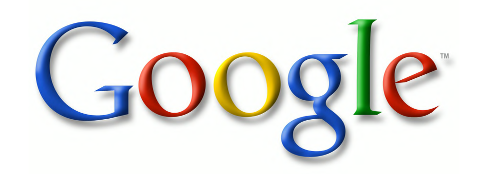
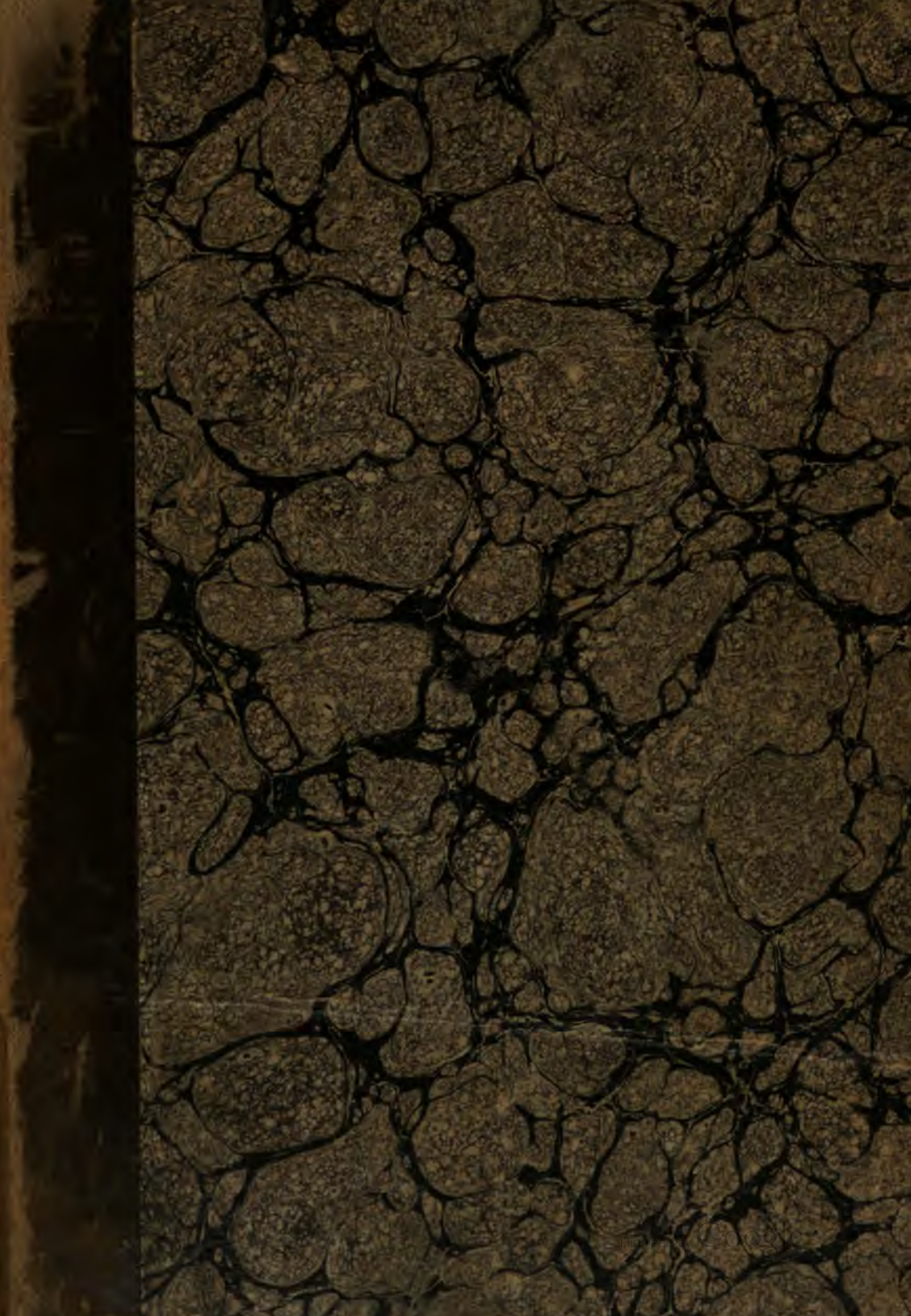
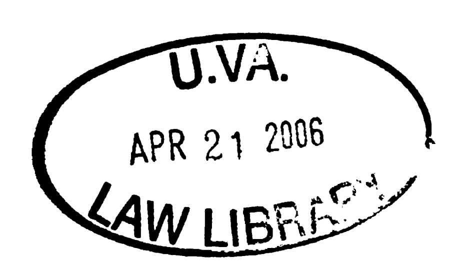





BIBLIOTHEK DES REICHS-POSTAMTS
Abth.
No.
1768

Deutsches öffentliches Seerecht.



Handbuch

des

allgemeinen öffentlichen Seerechts

im

Deutschen Reiche.

Von

F. Perels,
Geh. Admiralitätsrath und vortragender Rath in der Kaiserlichen Admiralität.

Berlin 1884.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 69. 70.



Z

Vorwort.

Bei der Bearbeitung des vorliegenden Handbuches des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche, welches diese Materie in methodischer Darstellung bringt, bin ich bemüht gewesen, den inneren Zusammenhang ihrer einzelnen Theile klarzulegen und hierdurch die Anwendung der einschlägigen Gesetze und anderweiten Rechtsnormen für die Interessenten des Seeschifffahrtsverkehrs sowohl, wie für die administrative Behandlung von Seeschifffahrtsangelegenheiten und für die Rechtsprechung auf diesem Gebiete zu erleichtern. Fast durchweg ohne äußere Verbindung stehen doch die einzelnen seit der Errichtung des Norddeutschen Bundes erlassenen Seegesetze in mannigfacher Hinsicht in einem organischen Zusammenhange, dessen Würdigung unerläßlich ist, wenn sich nicht bei ihrer praktischen Anwendung Inkongruenzen ergeben sollen.

Einzelne Theile unseres öffentlichen Seerechts haben bereits von berufenen Kommentatoren — ich habe hier namentlich die verdienstvollen Arbeiten von Meves, von Moeller und Caesar im Auge — eine eingehende Bearbeitung gefunden. Der Gesammtstoff ist aber bisher nicht behandelt worden, und ich darf annehmen, daß durch dessen systematische Darstellung eine bereits empfindlich gewordene Lücke beseitigt wird. Die Schwierigkeiten, welche sich einer solchen Bearbeitung entgegenstellen, bin ich bestrebt gewesen, nach Möglichkeit zu überwinden.

Dem Plane des Werkes entsprach es, wenn von einem Eingehen auf partikularrechtliche Vorschriften soweit Abstand genommen wurde, als deren Berührung nicht wesentlich mit zur Erläuterung der reichsrechtlichen Normen beiträgt.

Den Verhältnissen des praktischen Seewesens ist überall eine besondere Berücksichtigung zu Theil geworden.

Berlin, im Dezember 1883.

F. Perels.

Inhalts-Verzeichniß.

Einleitung.

Erster Abschnitt.
Seeschiffe.

Zweiter Abschnitt.
Rechtsverhältnisse des seemännischen Personals.

I. Kapitel.
Die seemännischen Gewerbe.

II. Kapitel.

Der Schiffer.

Seite

III. Kapitel.

Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft.

IV. Kapitel.

Besondere Verhältnisse der Seeleute.

Dritter Abschnitt.

Rechtsverhältnisse im Seeschifffahrtsverkehr.

I. Kapitel.

Das Straßenrecht auf See.

Seite

II. Kapitel.

Staatliche Einrichtungen zum Schutze der Seeschifffahrtsinteressen.

III. Kapitel.

Personenbeförderung.

IV. Kapitel.

Geburten und Sterbefälle an Bord.

V. Kapitel.

Verhältnisse in den deutschen Häfen und Küstengewässern.

VI. Kapitel.

Seefischerei.

Vierter Abschnitt.

Strandrecht, Bergung und Hülfsleistung in Seenoth.

Fünfter Abschnitt.
Die Untersuchung von Seeunfällen.

Sechster Abschnitt.
Internationale Vereinbarungen über Verhältnisse des Seewesens.

Anlagen.

Uebersicht der Werke, auf welche Bezug genommen ist.

Appelt, Kommentar zum deutschen Zolltarife, nach Maßgabe des amtlichen Waarenverzeichnisses, der Bundesrathsbeschlüsse und der von den Landes-Finanzbehörden gegebenen Erläuterungen; 2. Aufl. von Behrend. Wittenberg 1880.

Bütow, Die Kaiserlich deutsche Marine in Organisation, Kommando und Verwaltung, auf Grund des amtlichen Materials bearbeitet. Berlin 1878 ff.

Caesar, J., Handbuch der deutschen Reichsgesetzgebung. betreffend die Seeunfälle, deren Untersuchung und Verhütung, mit Ergänzungen und Erläuterungen aus den Materialien der Ausführungsbestimmungen und den Entscheidungen der Seeämter und des Ober-Seeamts. Bremen 1882.

Haenel, A. und **Lesse, Th.**, Die Gesetzgebung des Deutschen Reichs über Konsularwesen und Seeschifffahrt. Berlin 1875.

Kaltenborn, C. von, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, besonders im Privatverkehr, mit Rücksicht auf alle wichtigeren Partikularrechte, namentlich der norddeutschen Seestaaten, besonders Preußens und der Hansestädte 2c., 2 Bde. Berlin 1851.

Laband, P., Das Staatsrecht des Deutschen Reichs; 3 Bde. Tübingen 1878 bis 1882.

Lesse, Th., s. Haenel.

Lewis, W., Das deutsche Seerecht. Ein Kommentar zum 5. Buch des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs; 2 Bde. Leipzig 1877. (1. Bd. 2. Aufl. 1883).

Makower, H., Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch, mit Kommentar. 8. Aufl. Berlin 1880 (1. Aufl. von Makower und Meyer).

Meves, O., Die strafrechtlichen Bestimmungen I. im Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867, in Verbindung mit dem Gesetze, betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 28. Juni 1873; II. in der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872; III. im Gesetz, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute, vom 27. Dezember 1872; IV. in der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874, erläutert. Erlangen 1876.

Derselbe, Die Strafgesetznovelle vom 26. Februar 1876 bei Bezold, Die Gesetzgebung des Deutschen Reichs. 3. Th. 2. Bd. Erlangen 1876.

Meyer, G., Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts. Th. I. Leipzig 1883.

Meyer, L., s. Makower.

Moeller, von, Die Untersuchung von Seeunfällen. In Hartmanns Zeitschrift für Gesetzgebung und Praxis auf dem Gebiete des deutschen öffentlichen Rechts; 5 Jahrg. Berlin 1879.

Nizze, E., Das allgemeine Seerecht der civilisirten Nationen, mit besonderer Hervorhebung des hanseatischen, mecklenburgischen Partikular- und Rostockschen Statutar-Seerechts. 1. Band. Das öffentliche Seerecht. Rostock 1857.

Olshausen, J., Kommentar zum Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich; 2 Bde. Berlin 1880 bis 1883.

Oppenhoff, F. C., Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich &c., erläutert. 6. Aufl. Berlin 1877.

Perels, F., Vermeidliche Seeunfälle. Berlin 1876.

Derselbe, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Berlin 1882.

Derselbe, Auslieferung desertirter Schiffsmannschaften. Berlin 1883.

Pöhls, M., Darstellung des Seerechts nach gemeinem und Hamburgischem Rechte und nach den Gesetzen der vorzüglichsten handelnden Staaten Europas und Amerikas. 4 Th. Hamburg 1830, 1831 und 1843.

Reitz, J., Die Rechtsverhältnisse der deutschen Handelsmarine. In Hirths Annalen des deutschen Reichs, Jahrg. 1874, S. 55 bis 74.

Romberg, H., Das Straßenrecht auf See, Bremen 1870.

Derselbe, Seewesen; in von Holtzendorffs Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reichs; 3. Jahrg. 1874.

Tecklenborg, H., Handlexikon für Rheder, Versicherer und Schiffskapitäne. Bremen 1856.

Wannack, O. F. E., Gesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877, mit Kommentar für Rheder und Schiffsoffiziere. Hamburg 1882.

Erklärung der hauptsächlichsten Abkürzungen.

B. G. Bl.	Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes.
C. Pr. O.	Civilprozeßordnung vom 30. Januar 1877.
D. N. V.	Deutscher Nautischer Verein.
E. G.	Einführungs-Gesetz.
E. O.	Ersatzordnung.
G.	Gesetz.
G. Bl.	Gesetzblatt.
G. O.	Gewerbeordnung für das Deutsche Reich.
G. S.	Gesetz-Sammlung für die Königlich Preußischen Staaten.
G. V. G.	Gerichtsverfassungsgesetz vom 27. Januar 1877.
H. A.	Preußisches Handelsarchiv bezw. Deutsches Handelsarchiv.
H. G. B.	Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.
K. G.	Gesetz, betr. die Organisation der Bundeskonsulate 2c. vom 8. November 1867.
K. J.	Allgemeine Dienstinstruktion für die Konsuln des Deutschen Reichs vom 6. Juni 1871, nebst Nachtrag vom 22. Februar 1873.
K. O.	Kontrolordnung
K. V.	Kaiserliche Verordnung.
M. Bl.	Ministerial-Blatt.
M. O.	Marineordnung.
M. V. Bl.	Marine-Verordnungs-Blatt.
O. S. A.	Oberseeamt.
Pr. A. L. R.	Allgemeines Landrecht für die Preußischen Staaten.
R. G.	Reichsgericht.
R. G. Bl.	Reichs-Gesetzblatt.
R. O. H. G.	Reichsoberhandelsgericht.
R. Str. G. B.	Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich.
R. V.	Verfassung des Deutschen Reichs.
S. A.	Seeamt.
S. O.	Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872.
Sch. V. O.	Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872.
S. U. G.	Gesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877.
Str. O.	Strandungs-Ordnung vom 17. Mai 1874.
Str. Pr. O.	Strafprozeßordnung vom 1. Februar 1877.
V.	Verordnung.
V. V. Z.	Kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880.

Einleitung.

§ 1.

Begriff und Begrenzung des Gegenstandes.

I. Man versteht unter Seerecht den Inbegriff der auf den maritimen Verkehr bezüglichen, durch die Eigenthümlichkeiten desselben bedingten Rechtsregeln. Der Gegenstand umfaßt hiernach keinesweges alle Rechtsvorschriften, welche bei dem Seeschifffahrtsverkehr in Betracht kommen können.

Das Seerecht dient zur Regelung und Sicherung des Seeverkehrs überhaupt, nicht allein des Seehandels, wenngleich die Verhältnisse des letzteren den Ausgangspunkt und den Hauptgegenstand bilden. Der Seeverkehr begreift außer dem Schifffahrtsverkehr auf der See selbst, d. i. auf dem offenen Meere und in den Küstengewässern, auch denjenigen in den mit dem Meere im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern,[1]) insbesondere auch in den unteren Läufen der Ströme, soweit die letzteren der Seefahrt[2]) dienen.

Die Materie hat sich, ihrer Natur, insbesondere der Gleichartigkeit der Seeverkehrsverhältnisse im allgemeinen und den hierbei in Betracht kommenden

---

[1]) In diesem Sinne ist namentlich in der K. V. zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 (Einleitung), ferner in der K. V. über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See vom 15. August 1876 (§ 3) und in der Noth- und Lootsen-Signalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern vom 14. August 1876 (§ 1) der Geltungsbereich der betreffenden Vorschriften bestimmt.

[2]) Die im § 1 der Vorschriften über die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 gegebene Bestimmung des Begriffes „Seefahrt" kommt zunächst nicht in Betracht.

zusammenhängenden Interessen der verschiedenen Schifffahrt treibenden Nationen entsprechend, nach vielen Richtungen hin in den politisch von einander unabhängigen Seestaaten nach gleichartigen Grundzügen entwickelt. Demzufolge finden wir vielfach in den Seerechten der verschiedenen Länder dieselben Rechtssätze wieder, sowohl in der privatrechtlichen Sphäre des Seehandels als auch auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts. In letzterer Hinsicht dürfen wir nur hinweisen auf die von allen namhaften Seestaaten nach einem einheitlichen Muster erlassenen Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See.

Diejenigen auf den maritimen Verkehr bezüglichen Rechtsregeln, welche hiernach bei den verschiedenen, an diesem Verkehr betheiligten Nationen in gleicher Weise maßgebend sind, bilden das allgemeine Seerecht, während das nationale Seerecht der Einzelstaaten neben jenen gewissermaßen universellen Normen die besonderen für sie in Kraft stehenden seerechtlichen Vorschriften umfaßt. Ihrem Inhalte nach gehören die Regeln des Seerechts zum Theil dem Völkerrechte, zum Theil dem öffentlichen Rechte der Einzelstaaten, zum Theil dem Privatrechte an. Hieraus ergeben sich die Bezeichnungen: internationales Seerecht oder maritimes Völkerrecht, Staatsseerecht, Privatseerecht, letztere im wesentlichen gleichbedeutend mit Seehandelsrecht.

Das öffentliche Seerecht umfaßt die außerhalb des Gebietes des Privatrechts liegenden seerechtlichen Normen, welche ihrem Inhalte nach sehr mannigfaltiger Natur sind. Dasselbe gehört wiederum zum Theil dem Völkerrechte an und bildet insoweit das internationale öffentliche Seerecht, d. h. den Inbegriff derjenigen Grundsätze, welche für die außerhalb der Sphäre des Privatrechts liegenden Wechselbeziehungen im internationalen Seeverkehr als Rechtsnormen dienen, Rechtssätze, welche in mannigfacher Hinsicht, ganz besonders aber in Seekriegszeiten, für die Verhältnisse des Seehandelsverkehrs von tiefeingreifender Bedeutung sind. Zum anderen Theil gehört das öffentliche Seerecht dem öffentlichen Rechte der Einzelstaaten an.

Schon die Universalität des Seeverkehrs bringt es mit sich, daß beide Materien, das internationale Seerecht und das Seerecht der Einzelstaaten, in vieler Hinsicht im Zusammenhange stehen. Es kommt aber dazu, daß die internationalen Rechtsbeziehungen auf diesem Gebiete vielfach geregelt sind durch besondere Verträge, namentlich Handels- und Schifffahrtsverträge und Konsular-Konventionen, und daß der Inhalt solcher Verträge, sobald

dieselben für die betheiligten Einzelstaaten auf dem verfassungsmäßigen Wege verkündet worden sind, auch dem öffentlichen Rechte der letzteren angehört.

Noch mannigfaltiger aber ist der äußere und innere Zusammenhang zwischen öffentlichem und Privatseerecht. Beide Materien greifen nach vielen Richtungen hin derartig ineinander, daß eine systematische Darstellung, welche sich auf die Behandlung der einen, unter strenger Aussonderung dessen, was der anderen angehört, beschränken wollte, nicht in wissenschaftlicher Methode durchführbar, noch viel weniger aber von praktischem Nutzen sein würde.[1]) Auch in der deutschen Gesetzgebung tritt ein solcher unzertrennlicher Zusammenhang vielfach hervor, vorzugsweise in der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872.

II. Das im Deutschen Reiche geltende öffentliche Seerecht ist theils Reichsrecht, theils besonderes Recht der Bundesseestaaten Preußen, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg, Lübeck, Bremen, Hamburg.

Diejenigen Theile des öffentlichen Seerechts, welche in internationale Verhältnisse eingreifen oder welche den verschiedenen Seeuferstaaten gemeinsamen Interessen berühren, sind, den in den Artikeln 4 Nr. 7, 53, 54 und 55 der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen gemäß, reichsseitig geregelt. In den betreffenden Reichsgesetzen sind nur, soweit dies mit Rücksicht auf die Spezialität der Verhältnisse zulässig oder zweckmäßig erschien, den Einzelstaaten gewisse legislatorische und administrative Befugnisse vorbehalten worden.

In den Einzelstaaten sind wiederum, je nach dem Geltungsbereich der verschiedenen Gesetze, Verordnungen, Reglements u. s. w., zu unterscheiden: Landesrecht, Distriktsrecht, Lokalrecht.

III. Der Geltungsbereich des allgemeinen deutschen öffentlichen Seerechts erstreckt sich auf den Seeschifffahrtsverkehr in den nationalen Gewässern des Reiches, außerdem aber auf die Verhältnisse deutscher Schiffe auf dem freien Meere und in fremden Hoheitsgewässern, in den letzteren aber nur soweit, als nicht das Recht des fremden Staates in Konkurrenz tritt.

1) Die der deutschen Territorialhoheit unterworfenen Gewässer, in welchen dem Reiche beziehungsweise den Einzelstaaten und deren Organen, auch fremden Schiffen gegenüber, die im politischen, gewerb-

[1]) S. auch Pöhls, Seerecht S. 4.

lichen, finanziellen und polizeilichen Interesse für nothwendig erachtete Aufsicht und vollziehende Gewalt zusteht, sind: [1])

a. Das deutsche Küstenmeer, d. i. das offene Meer vom Strande der deutschen Küsten beziehungsweise der vor den letzteren belegenen Inseln und Sandbänken ab bis auf Kanonenschußweite. Die so begrenzten Theile der Nord- und Ostsee werden als eine Fortsetzung des deutschen Landgebietes angesehen. Unter Kanonenschußweite ist die Tragweite der vollkommensten Geschütze jeder Zeitperiode zu verstehen.

Soweit jedoch die Grenze des Küstenmeeres nach See zu durch Spezialfestsetzung anderweit bestimmt ist, sind die betreffenden besonderen Normen für die bezüglichen Verhältnisse maßgebend. [2])

b. Diejenigen an den deutschen Küsten belegenen Buchten, deren Breite von den äußersten Punkten des Landes beziehungsweise der Sandbänke ab gerechnet höchstens zehn Seemeilen beträgt.

c. Die Rheden, Häfen, Meereseinbrüche, Meerengen und Flußmündungen der deutschen Nord- und Ostseeküste, unabhängig von ihrer Konfiguration und Ausdehnung. Dieselben sind nicht bloß der deutschen Territorialhoheit (imperium) unterworfen, sondern Eigenthum (dominium) der betreffenden Uferstaaten. Es gehören hierher insbesondere: die Haffs der preußischen und pommerschen Küste, die Wattenmeere zwischen den ost- und westfriesischen Inseln und dem Festlande, der Alssund, der Fehmarnsund; der kleine Belt ist zum Theil der deutschen (preußischen), zum Theil der dänischen Hoheit unterworfen; die Mittellinie bildet die Grenze.

2) Von der deutschen Jurisdiktion und Polizeigewalt innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer sind, nach den Regeln des internationalen Rechts, eximirt:

a. Fremde Kriegsschiffe und deren Besatzungen. Kriegsschiffe repräsentiren, wo sie sich immer befinden mögen, den Staat, welcher sie entsendet hat, als ein Theil seiner bewaffneten Macht; sie sind überall exterritorial und können grundsätzlich der Einwirkung einer fremden Staatsgewalt nicht unterworfen werden, insbesondere auch nicht in fremden Häfen;

---

1) Ausführliches über die „nationalen Gewässer" s. bei Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, § 5.

2) So ist mittels Vereinbarung mit Großbritannien die Grenze bezüglich der Ausübung der Fischerei in den deutschen Küstengewässern seitens englischer Fischer vom Jahre 1868 (erneuerte Publikation vom Juli 1880) die Grenze auf drei Seemeilen vom Strande, zur Zeit des niedrigsten Ebbestandes, ab fixirt worden.



nur hat der betreffende Staat die Bedingungen zu bestimmen, unter denen er fremden Kriegsschiffen ein Einlaufen in seine Häfen und den Aufenthalt daselbst gestatten will.[1]) Das deutsche Recht enthält nach dieser Richtung hin Einschränkungen nicht, so daß fremde Kriegsschiffe in deutschen Häfen nur die allgemeinen völkerrechtlichen Normen zu beobachten haben.[2]) Besondere Vorschriften sind nur erlassen in Betreff der zollamtlichen Behandlung derselben (§ 53).

b. Fremde Schiffe, an deren Bord sich fremde Souveräne oder deren Vertreter befinden, insofern sie zu deren Beförderung ausschließlich bestimmt sind, eine Konsequenz der persönlichen Exterritorialität der Repräsentanten einer fremden Staatsgewalt.[3])

c. Fremde Schiffe, welche an den deutschen Küsten nur vorüberfahren.[4])

3. Jedes Seeschiff trägt seine Nationalität mit sich in alle Meere und wird in diesem Sinne als ein wandelnder Gebietstheil seines Heimathsstaates angesehen, eine Fiktion, welche, wenn sie auch nicht für alle Verhältnisse zutrifft, durch Gesetzgebung und Praxis jedenfalls insoweit sanktionirt ist, als der Grundsatz, daß ein Schiff auf dem freien, d. i. dem keiner Souveränetät unterworfenen Meere lediglich der Jurisdiktion seines Heimathsstaates unterworfen sei, volle Anerkennung gefunden hat.[5]) Dieser Grundsatz, hervorgegangen aus dem unabweisbaren Bedürfnisse der Rechtssicherheit im allgemeinen und einer Rechtsordnung auf dem Meere im besonderen, ist auch wiederholt in der Judikatur höchster deutscher Gerichtshöfe zur Anerkennung gelangt. Namentlich wird in einem Erkenntnisse des preußischen Obertribunals vom 12. September 1855 ausgeführt:[6]) ein preußisches Seeschiff, selbst wenn es sich vorübergehend außerhalb der preußischen Lande befindet, höre nicht auf, der preußischen Staatsgewalt unterworfen zu sein, der preußischen Monarchie anzugehören und gewissermaßen einen Theil derselben zu bilden; eine auf einem preußischen See-

---

[1]) Jeder Staat hat übrigens das Recht, nach seinem politischen Ermessen seine Häfen oder einzelne derselben fremden Kriegsschiffen überhaupt zu verschließen, eine Befugniß, von welcher indessen, außer in Kriegszeiten, selten Gebrauch gemacht wird. S. Perels, a. a. O. § 14.

[2]) Daselbst.

[3]) Daselbst § 15, I.

[4]) Daselbst § 13, VII.

[5]) Daselbst § 12, IV.

[6]) Goltdammers Archiv für Preuß. Strafrecht, Bd. 3, S. 658 ff.

schiffe und zwar auf offenem Meere verübte strafbare Handlung — es handelte sich um einen Mordversuch, begangen von einem Amerikaner an Bord eines preußischen Schiffes auf offenem Meere — müsse daher um so mehr als in Preußen begangen angesehen werden, als es nicht die Absicht des Gesetzgebers gewesen sein kann, solche strafbare Handlung ganz ungeahndet zu lassen u. s. w. — In einem Erkenntnisse des Reichsoberhandelsgerichts vom 26. April 1872 [1]) heißt es: „Es giebt Gegenstände, die ihrer Bestimmung nach einen fortwährenden Ortswechsel erfahren, ohne darum ihre rechtliche Beziehung zu demjenigen Orte, von dem sie ausgehen, zu verlieren. Dies gilt namentlich von den wichtigsten Transportmitteln, den Schiffen und Dampfwagen. Dieselben berühren in der Verwendung durch ihren Eigenthümer fremde Orte nur vorübergehend und mit der Bestimmung der Rückkehr an denjenigen Ort, an welchem der Sitz ihrer Rechtsverhältnisse sich befindet. Die Anerkennung dieses Ausgangsortes als der Richtschnur aller ihrer rechtlichen Beziehungen erscheint als ein Gebot praktischer Nothwendigkeit. Ohne diese Anerkennung würde ein Verkehr zwischen verschiedenen Ländern nicht durchführbar sein und eine Rechtsunsicherheit entstehen, die dem modernen Rechtsbedürfnisse widerstrebt. Sie hat sich deshalb auch betreffs der Seeschiffe längst durchgesetzt."

Auch in der Reichsgesetzgebung ist die Anerkennung des hier ausgesprochenen Prinzips mehrfach zur Geltung gebracht worden, namentlich implicite im § 102 der Seemannsordnung, ferner im § 10 der Strafprozeßordnung, welcher besagt: „Ist die strafbare Handlung auf einem deutschen Schiffe im Auslande oder in offener See begangen, so ist dasjenige Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Heimathshafen oder derjenige deutsche Hafen liegt, welchen das Schiff nach der That zuerst erreicht;" sodann in dem Gesetz und in der Kaiserlichen Verordnung, betreffend die Schonzeit für den Fang von Robben vom 4. Dezember 1876 beziehungsweise vom 29. März 1877 (s. § 58); in der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880, in deren Einleitung allgemein erklärt wird, daß die betreffenden Vorschriften auf See und auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern zu befolgen sind; ebenso in der Kaiserlichen Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See vom 15. August 1870 und in der Noth- und

[1]) Entsch. des R. O. H. G. Bd. 6, S. 82.

Lootsen-Signalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern vom 14. August 1876.

4) Deutsche Kauffahrteischiffe sind in der Zeit, in welcher sie sich in fremden Hoheitsgewässern befinden, allerdings grundsätzlich der Justiz- und Polizeigewalt des fremden Staates unterworfen. Durch eine solche vorübergehende Unterstellung unter eine fremde Rechtsordnung tritt aber für solche Schiffe das Recht des Heimathslandes nicht außer Kraft, sondern es ruht nur, soweit die fremde Rechtsordnung in Konkurrenz tritt. Es pflegt aber nach der neueren Praxis die Ausdehnung einer Jurisdiktionsgewalt über fremde Kauffahrteischiffe und deren Besatzungen nur soweit in Anspruch genommen zu werden, als die Interessen des Staates, in dessen Seegebiet dieselben sich zeitweise aufhalten, solches erheischen, was namentlich dann nicht der Fall ist, wenn es sich nur um die innere Ordnung am Bord fremder Schiffe handelt.[1] Dieser Standpunkt ist auch in zahlreichen deutscherseits abgeschlossenen Staatsverträgen maßgebend gewesen.

§ 2.
Quellen.

I. Das Seerecht, als der Inbegriff der auf den maritimen Verkehr bezüglichen besonderen Rechtsregeln, hat sich im Laufe der Jahrtausende entwickelt aus der Erkenntniß der Nothwendigkeit einer Rechtsordnung auf der Basis der dem Seeverkehre eigenthümlichen Verhältnisse. Die Klarlegung, Fortentwickelung und autoritative Feststellung der Normen, welche den Inhalt dieser Rechtsordnung bilden, beruht theils auf gleichmäßiger Beobachtung, hervorgegangen aus der Anerkennung ihrer Zweckmäßigkeit, theils auf förmlichen Akten der staatlichen Gewalten, theils ist sie durch die Wissenschaft erfolgt, deren Aufgabe auf diesem Gebiet es ist, die rechtliche Natur der dem Seeverkehre eigenthümlichen Verhältnisse zu erforschen und deren organischen Zusammenhang und Ineinandergreifen klarzustellen. Ohne Würdigung dieser Verhältnisse, d. i. des Seeverkehrs, wie er sich in der Praxis gestaltet, würde eine rechtswissenschaftliche Behandlung der Materie ebenso wenig ersprießlich sein, wie ein legislatorisches Vorgehen. Denn auch die Gesetzgebung, soweit sie mit anderen Faktoren rechnet und von anderen Voraussetzungen ausgeht, als solchen, die in dem Wesen des Seeverkehrs begründet sind, kann, wennschon sie kraft der ihr innewohnenden

---

[1]) S. das Nähere hierüber bei Perels, a. a. O. § 13.

Verbindlichkeit ihre mehr oder weniger nachtheiligen Konsequenzen für gewisse Zeit zur Geltung bringt, auf die Dauer keinen Bestand haben.

Der Ausgangspunkt des Seerechts der modernen Staaten ist in denjenigen Grundsätzen zu suchen, welche sich seit der Blüthezeit des europäischen Seehandels im Mittelalter entwickelt und theils bei allen, theils bei einzelnen Seeschifffahrt treibenden Nationen als maßgebend Anerkennung gefunden haben. Niedergelegt sind diese Grundsätze zuerst in den sogen. mittelalterlichen Seerechtsbüchern, Privatkompendien des geltenden Seerechts ihrer Zeit, welche, die gesammte Materie umfassend, sehr bald nach ihrem Erscheinen eine große und verbreitete Autorität gewannen und in der Folge in weiten Bereichen des Seeschifffahrtsverkehrs als kodifizirtes Gewohnheitsrecht galten, beziehungsweise noch jetzt als solches legis vigorem repräsentiren, und bei der heutigen Rechtsprechung auch in solchen Ländern, in welchen das Seerecht in allen seinen Theilen gesetzlich geregelt ist, vielfach zur Auslegung benutzt werden — vorwiegend freilich auf dem Gebiete des Seehandelsrechts. Aber auch für das öffentliche Seerecht der Gegenwart findet sich darin noch vereinzeltes schätzbares Erkenntnißmaterial. Diese hohe Bedeutung gewannen namentlich die unter der Bezeichnung „Rooles d'Oleron" wahrscheinlich um das Jahr 1100 herausgegebene Zusammenstellung, das Seerecht der westfranzösischen Häfen enthaltend, die Grundlage des heutigen französischen und englischen Seerechts, das „Consolato del Mare", im 13. oder 14. Jahrhundert in Barcelona oder Marseille emanirt, enthaltend die seerechtlichen Normen der Mittelmeerstaaten, und das „Seerecht von Wisby", wahrscheinlich aus der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts herrührend, die Grundlage der späteren deutschen und skandinavischen Seerechte, insbesondere des hanseatischen Seerechts.

Das heutige öffentliche Seerecht der civilisirten Nationen ist jedoch in seinen wesentlichen Theilen modernen Ursprungs. Durch die Benutzung der Dampfkraft zur Fortbewegung der Schiffe hat der gesammte Seeverkehr gegen die Vorzeit eine so wesentliche veränderte Gestaltung angenommen, daß einerseits eine Rechtsordnung auf der Grundlage derjenigen Faktoren, mit welchen bis dahin seit Jahrtausenden der Seeschifffahrtbetrieb zu rechnen hatte, fernerhin nur noch soweit Bestand haben konnte, als jene Faktoren selbst fortbestanden, während andererseits der Dampfschifffahrtsbetrieb selbst die Nothwendigkeit ganz neuer Normen beziehungsweise die Umgestaltung der alten mit sich brachte.

II. Ein allgemeines öffentliches Seerecht für die deutschen Seeuferstaaten konnte sich erst seit der Errichtung des Norddeutschen

Bundes im Jahre 1867 bilden. Freilich war bereits vordem der aus den Berathungen von Kommissarien der Regierungen deutscher Bundesstaaten hervorgegangene Entwurf eines Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs in den Einzelstaaten zum Gesetz erhoben worden,[1]) und es werden in diesem Gesetzbuche implicite auch einzelne Verhältnisse des öffentlichen Seerechts behandelt. Indessen waren gerade nach dieser Richtung hin in den Einführungsgesetzen und in später ergangenen Gesetzen der einzelnen Bundesstaaten manche nicht unwesentliche Abweichungen enthalten, z. B. hinsichtlich der Erfordernisse für die Berechtigung zur Führung der Nationalflagge.[2])

III. Die Hauptquellen des deutschen öffentlichen Seerechts der Gegenwart sind die seit der Errichtung des Norddeutschen Bundes von der gesetzgebenden Gewalt desselben und später von derjenigen des Deutschen Reiches erlassenen, das Seewesen betreffenden Gesetze, sowie die auf Grund solcher Gesetze von einzelnen Faktoren der Reichsgewalt, namentlich vom Kaiser, vom Bundesrath und vom Reichskanzler erlassenen Verordnungen, Reglements, Instruktionen u. s. w.

Nach dem Vorgange der Verfassungen des Norddeutschen Bundes und des Deutschen Bundes hat die durch das Gesetz vom 16. April 1871 verkündete Verfassung des Deutschen Reiches in Betreff der Marine und Schifffahrt eine Reihe von Sätzen als die Grundlage einer einheitheitlichen Seegesetzgebung aufgestellt. Diese leitenden Grundsätze sind folgende:

1) Der Beaufsichtigung seitens des Reiches und der Gesetzgebung desselben unterliegen: die Organisation eines gemeinsamen Schutzes der deutschen

---

[1]) Das H. G. B. ist jetzt auch formell gemeines deutsches Recht; s. G., betr. die Einführung der Allgemeinen deutschen Wechselordnung, der Nürnberger Wechsel-Novellen und des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs als Bundesgesetze, vom 5. Juni 1869 (B. G. Bl. S. 379 ff.); ferner Verfassung des Deutschen Bundes (B. G. Bl. 1870 S. 627 ff.), Art. 80, II. Z. 15, und G., betr. die Verfassung des Deutschen Reiches, vom 16. April 1871 (B. G. Bl. S. 63) § 2.

[2]) Abweichend von der Gesetzgebung der übrigen Seeuferstaaten, welche in Gemäßheit des Art. 437 H. G. B. das Recht der Schiffe, ihre Landflagge zu führen, davon abhängig gemacht hatten, daß dieselben sich im ausschließlichen Eigenthum ihrer resp. Unterthanen befanden, war für Mecklenburg-Schwerin durch das G. vom 31. Januar 1865, unter Aufhebung des § 41 der Publikations-V. zum H. G. B. vom 28. Dezember 1863, nur das Erforderniß gestellt, daß das Schiff mindestens zu drei Vierteln Eigenthum solcher Personen sein mußte.

Schifffahrt und ihrer Flagge zur See, sowie die Seeschifffahrtszeichen (Leuchtfeuer, Tonnen, Baken und sonstigen Tagesmarken.)[1])

2) Die Flagge der Kriegs- und Handelsmarine ist schwarz-weiß-roth.[2])

3) Die Kriegsmarine ist eine einheitliche unter dem Oberbefehl des Kaisers. Die Organisation und Zusammensetzung derselben liegt dem Kaiser ob, welcher die Offiziere und Beamten der Marine ernennt und für welchen dieselben nebst den Mannschaften eidlich in Pflicht zu nehmen sind. Der zur Gründung und Erhaltung der Kriegsflotte und der damit zusammenhängenden Anstalten erforderliche Aufwand wird aus der Reichskasse bestritten. Die gesammte seemännische Bevölkerung des Reiches, einschließlich des Maschinenpersonals und der Schiffshandwerker, ist vom Dienste im Landheere befreit, dagegen zum Dienste in der Kaiserlichen Marine verpflichtet. Die Vertheilung des Ersatzbedarfes findet nach Maßgabe der verhandenen seemännischen Bevölkerung statt, und die hiernach von jedem Staate gestellte Quote kommt auf die Gestellung zum Landheere in Abrechnung.[3])

4) Der Kieler Hafen und der Jadehafen sind Reichskriegshäfen.[4])

5) Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten bilden eine einheitliche Handelsmarine. Das Reich hat das Verfahren zur Ermittelung der Ladungsfähigkeit der Schiffe zu bestimmen, die Ausstellung der Meßbriefe, sowie der Schiffscertifikate zu regeln und die Bedingungen festzustellen, von welchen die Erlaubniß zur Führung eines Seeschiffes abhängig ist.

6) In den Seehäfen und auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen der einzelnen Bundesstaaten werden die Kauffahrteischiffe sämmtlicher Bundesstaaten gleichmäßig zugelassen und behandelt. Die Abgaben, welche in den Seehäfen von den Seeschiffen oder deren Ladungen für die Benutzung der Seeschifffahrtsanstalten erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung dieser Anstalten erforderlichen Kosten nicht übersteigen.

7) Auf fremde Schiffe oder deren Ladungen andere oder höhere Abgaben zu legen, als von den Schiffen der Bundesstaaten oder deren Ladungen zu entrichten sind, steht keinem Einzelstaate, sondern nur dem Reiche zu.[5])

---

1) R. V. Art. 4 Nr. 7 und 9, nach der Ergänzung durch das G., betr. einen Zusatz zu dem Art. 4 Nr. 9 der R. V., vom 3. März 1873 (R. G. Bl. S. 47).

2) R. V. Art. 55.

3) R. V. Art. 53.

4) Daselbst.

5) R. V. Art. 54.

Die bisher seitens des Reiches erlassenen, das Seewesen betreffenden Gesetze und anderweiten autoritativen Anordnungen umfassen den größten Theil des öffentlichen Seerechts, während die daneben in Kraft stehende Partikulargesetzgebung der einzelnen Bundesseestaaten nur noch solche Verhältnisse zum Gegenstande hat, deren einheitliche Regelung im allgemeinen nationalen Interesse nicht für zweckmäßig, beziehungsweise bisher nicht für geboten erachtet wurde, und es darf insbesondere der im Art. 54 der Reichsverfassung aufgestellte Grundsatz von der Einheitlichkeit der deutschen Handelsflotte als in seinen naturgemäßen und wesentlichen Konsequenzen durchgeführt erachtet werden.

Einen Bestandtheil des für Deutschland geltenden öffentlichen Seerechts bilden sodann diejenigen die Verhältnisse des Seewesens betreffenden Bestimmungen, welche in den deutscherseits, d. i. vom Deutschen Reiche, von dem Norddeutschen Bunde, von dem ehemaligen Deutschen Zollverein und von einzelnen deutschen Staaten mit fremden Mächten abgeschlossenen Verträgen enthalten sind.

Als eine Quelle des öffentlichen Seerechts kommen ferner in Betracht Seegebräuche, für das deutsche Recht also solche Gebräuche, welche sich in deutschen Seeplätzen beziehungsweise für deutsche Seeschiffe durch andauernde gleichmäßige Beobachtung seitens der bei dem Seeverkehr Betheiligten, mit dem Bewußtsein ihrer Rechtmäßigkeit gebildet haben. Dieselben sind partikularrechtlicher Natur.

Der im Art. 1 des Handelsgesetzbuches aufgestellte Grundsatz, daß in Handelssachen, zu welchen die Rechtsverhältnisse des Seerechts gehören, insoweit das Handelsgesetzbuch keine Bestimmungen enthält, die Handelsgebräuche, als welche auch die Gebräuche des Seeschifffahrtsverkehrs anzusehen sind, in Anwendung kommen, bezieht sich zwar seiner unmittelbaren Tendenz nach nur auf Privatrechtsverhältnisse; es gewinnt aber eine weitergehende Bedeutung, insofern diese Verhältnisse in das Gebiet des öffentlichen Seerechts hinübergreifen. Dies ist namentlich der Fall, soweit es sich um die Dienstpflichten des Schiffers handelt, [1]) weil gerade hier das öffentliche Interesse stark in Mitleidenschaft tritt, ein Zusammenhang, der ganz besonders ins Gewicht fällt seit dem Inkrafttreten des Gesetzes, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877.

Sowohl im Handelsgesetzbuch, wie in anderen deutschen Seegesetzen ist übrigens auch mehrfach auf den Seegebrauch besonders verwiesen. [2])

[1]) H. G. B. Art. 478 ff.

[2]) H. G. B. Art. 481; S. O. §§. 37, 45.

IV. Als Quellen für die Auslegung des öffentlichen Seerechts dienen:

1) Die Motive zu den ergangenen Seegesetzen, sowie die in den Reichstags-Drucksachen mitgetheilten Berichte über die darüber stattgehabten Berathungen (Stenographische Berichte der Verhandlungen und Kommissionsberichte).

2) Die Rechtsprechung, insbesondere die Urtheile des früheren Reichsoberhandelsgerichts und des Reichsgerichts in Seesachen, sowie die Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter.

3) Die seerechtliche Literatur, soweit dieselbe sich nicht auf die bloße Zusammenstellung von Seegesetzen beschränkt. Es sind hier namentlich hervorzuheben die verdienstvollen Kommentare von Lewis und von Makower und Meyer zum 5. Buch des Handelsgesetzbuches, deren Hauptgegenstand allerdings das eigentliche Seehandelsrecht ausmacht, von Haenel und Lesse zu den bis zum Jahre 1873 ergangenen Reichsgesetzen über Seeschifffahrt, von Meves zu den strafrechtlichen Bestimmungen in den Gesetzen, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge und betreffend die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, in der Seemannsordnung, in dem Gesetz, betreffend die Verpflichtungen deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute und in der Strandungsordnung, von Cäsar zu dem Gesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, sowie von Möllers Abhandlung über denselben Gegenstand. Eine kurze, aber werthvolle kritische Darstellung der Entwickelung der Rechtsverhältnisse der deutschen Handelsmarine bis zum Jahre 1873 enthält der bezügliche Aufsatz von Reitz in Hirths Annalen. Im übrigen verweisen wir auf die im Eingang mitgetheilte Uebersicht der literarischen Hülfsmittel.

§ 3.

Reichsaufsicht.

I. Die Reichsaufsicht auf dem Gebiete des Seewesens erstreckt sich auf dieselben Materien wie die Gesetzgebung des Reiches (s. § 2, III.).[1] Ihr wesentlicher Gegenstand ist die Ueberwachung und Sicherung der Ausführung der Reichsgesetze. Die Ueberwachung steht dem Kaiser zu.[2] Die Beschlußfassung über die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen

---

[1]) R. V. Art. 4, Nr. 7 und 9.

[2]) R. V. Art. 17.

Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen, sofern nicht durch Reichsgesetz etwas anderes bestimmt ist, und über Mängel, welche bei der Ausführung der Reichsgesetze oder jener Vorschriften und Einrichtungen hervortreten, steht dem Bundesrathe zu.[1]) Die Mitglieder des Bundesraths-Ausschusses für das Seewesen, in welchem außer dem Präsidium mindestens vier Bundesstaaten vertreten sind, werden vom Kaiser ernannt; innerhalb des Ausschusses führt jeder Staat nur eine Stimme.[2])

II. Das Recht der reichsseitigen Oberaufsicht ist speziell hervorgehoben bezüglich folgender Gegenstände:

1) Bei dem Seeschiffer- und Seesteuermanns-Prüfungswesen. Die Aufsicht wird ausgeübt durch Inspektoren, welche in der erforderlichen Anzahl vom Reichskanzler, nach Anhörung des Bundesraths-Ausschusses für Handel und Verkehr, ernannt werden. Dieselben haben darauf zu achten, daß die in Bezug auf die Prüfungen erlassenen Vorschriften befolgt und daß überall gleichmäßige Anforderungen an die Prüflinge gestellt werden. Sie sind insbesondere befugt:

1) den Prüfungen und den Verhandlungen der Prüfungs-Kommissionen beizuwohnen und von den schriftlichen Arbeiten der Prüflinge Einsicht zu nehmen;
2) bei der mündlichen Prüfung einzelne Materien zu bezeichnen, aus welchen den Prüflingen Fragen vorzulegen sind;
3) gegen die Entscheidung der Prüfungs-Kommission Einspruch zu erheben, falls diese den bestehenden Vorschriften zuwider einem Prüflinge das Prädikat „Bestanden" oder „Mit Auszeichnung bestanden" statt des Prädikats: „Nicht bestanden" zu ertheilen beabsichtigt. Gelingt es in einem solchen Falle nicht, eine Verständigung herbeizuführen, so hat der Inspektor sofort dem Reichskanzler Bericht zu erstatten, welcher demnächst in der Sache endgültig entscheidet.[3])

Für jeden Gegenstand der schriftlichen Prüfung werden ferner bei der Reichs-Centralstelle für Seeschifffahrts-Angelegenheiten, dem Reichsamte des

---

[1]) R. V. Art. 7.

[2]) R. V. Art. 8.

[3]) Bekanntmachung, betr. die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen, vom 30. Mai 1870 (B. G. Bl. S. 314 ff.) Abschnitt 1, § 23 und Abschnitt 2, § 20.

Innern, eine größere Anzahl Aufgaben entworfen und unter Beifügung der Lösung der Rechnungsaufgaben den Prüfungs-Kommissionen zugesandt. [1])

2) Bei der Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen. Die Aufsicht wird hier gleichfalls durch Inspektoren ausgeübt. In Betreff der Ernennung und der Funktionen derselben gilt das hinsichtlich der Inspektoren für das Seeschiffer- und Seesteuermanns-Prüfungswesen Gesagte.[2]) Ingleichen läßt für jeden Gegenstand der schriftlichen Prüfung der Reichskanzler eine größere Anzahl Aufgaben entwerfen. [3])

3) Bezüglich der Schiffsvermessungen.[4]) Die Aufsicht übt der Reichskanzler ebenfalls durch Inspektoren aus, welche er nach Anhörung der Bundesraths-Ausschüsse für das Seewesen und für Handel und Verkehr bestellt. Die Schiffsvermessungs-Inspektoren sind befugt, der Aufnahme der Messungen beizuwohnen, die Richtigkeit der Maße zu prüfen, von den Aufzeichnungen und Berechnungen der Vermessungs- und Revisionsbehörden Einsicht zu nehmen und auf vorgefundene Mängel aufmerksam zu machen. [5])

4) Bezüglich der Geschäftsführung der Seemannsämter.[6])

5) Bei der Verwaltung der Strandungs-Angelegenheiten.[7])

6) Bezüglich der Seeämter.[8])

§ 4.

Behörden für Seeschifffahrts-Angelegenheiten.

A. Reichsbehörden.

I. Die Ueberwachung der Ausführung der Reichsseegesetze und die obere Aufsicht über das Seeschifffahrtswesen wird von dem Reichskanzler, als dem unmittelbar dem Kaiser unterstellten verantwortlichen Organ der höchsten vollziehenden Gewalt des Reiches, ausgeübt.

---

[1]) Daselbst, Abschnitt 1, § 8 und Abschnitt 2, § 7.

[2]) Bekanntmachung, betr. die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte, vom 30. Juni 1879 (R. C. Bl. S. 427 ff.), § 29.

[3]) Daselbst § 15.

[4]) R. V. Art. 54, Abs. 2.

[5]) Sch. V. O. vom 5. Juli 1872, § 21. — Inspektoren sind bestellt je einer für die Ostsee- und für die Nordseehäfen.

[6]) S. O. § 4.

[7]) Str. O. § 3.

[8]) S. U. G. § 6.

Auch soweit durch Gesetz oder in Gemäßheit der bestehenden Organisationen Funktionen der Central-Instanz anderen obersten Reichsbehörden zugewiesen sind, ist der Reichskanzler doch befugt, jederzeit selbstthätig einzugreifen.[1])

Als Reichs-Centralbehörden für das Seeschifffahrtswesen fungiren unter dem Kanzler:

1) Das Reichsamt des Innern.

2) Das Auswärtige Amt, als Aufsichtsinstanz über die Konsuln, insofern den letzteren eine wesentliche Mitwirkung in Seeschifffahrts-Angelegenheiten zugewiesen ist.

3) Der Chef der Admiralität, von welchem, außer den Angelegenheiten, welche lediglich die Kaiserliche Marine betreffen, die Seewarte, das Hydrographische Amt und das Lootsenkommando an der Jade ressortiren.

II. Für einzelne Zweige des Seeschifffahrtswesens fungiren als Kommissarien des Reiches nach den Anweisungen des Reichskanzlers beziehungsweise des Reichsamtes des Innern: der Kommissarius für das Auswanderungswesen, dessen Thätigkeit sich gerade auf die Wahrnehmung der Interessen der Auswanderung zur See erstreckt, die Inspektoren für die Beaufsichtigung des Seeschiffer- und Seesteuermann-Prüfungswesens, die Inspektoren zur Beaufsichtigung des Maschinisten-Prüfungswesens, die Inspektoren zur Beaufsichtigung des Schiffsvermessungswesens, die Reichskommissarien bei den Seeämtern.[2])

III. Als berathendes Kollegium ist im Jahre 1877 die Technische Reichskommission für Seeschifffahrt eingesetzt worden, welcher die Aufgabe zugewiesen ist:

1) dem Reichskanzler auf Erfordern Gutachten über Seeschifffahrtsangelegenheiten zu erstatten,
2) aus eigenem Antriebe Vorschläge zur Verbesserung der dem Wirkungskreise des Reichsamtes des Innern angehörenden Seeschifffahrtseinrichtungen zu machen.

Auf Antrag anderer Behörden oder Personen darf die Kommission nur mit Genehmigung des Reichskanzlers Gutachten abgeben.

---

[1]) Ueber die Stellung des Reichskanzlers anderen Reichsbehörden gegenüber s. namentlich Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs, Bd. 1, S. 304, 305 und Hensel, die Stellung des Reichskanzlers nach dem Staatsrecht des Deutschen Reichs, in Hirtl's Annalen, Jahrgang 1882, S. 1 ff., insbesondere S. 4, 5, 17 bis 19.

[2]) Das Nähere über die Stellung dieser Kommissarien s. bei den betreffenden Gegenständen.

Die Kommission besteht aus einem Beamten des Reichsamtes des Innern, als Vorsitzenden, aus zwölf Mitgliedern, welche auf Vorschlag der Regierungen der Bundesseestaaten vom Kaiser ernannt werden, sowie einem Vertreter der Kaiserlichen Admiralität; außerdem nimmt ein schifffahrtskundiger Beamter des Reichsamtes des Innern an den Sitzungen mit berathendem Votum Theil. Dem Reichskanzler ist es vorbehalten, für die Verhandlung einzelner Gegenstände die Kommission durch Einberufung außerordentlicher Mitglieder zu verstärken, welche für die Dauer ihrer Mitwirkung die Rechte und Pflichten der ordentlichen Mitglieder haben. Die Mitgliedschaft ist ein Ehrenamt; für Reisen werden Tagegelder und Fuhrkosten gewährt. Der Vorsitzende ist befugt, in besonderen Fällen zu den Berathungen Sachverständige zuzuziehen oder schriftliche Gutachten einzuholen. Die Sitzungen werden nach Bedürfniß vom Reichskanzler angeordnet und finden in Berlin oder, nach Bestimmung des Reichskanzlers, ausnahmsweise an einem der deutschen Seeplätze statt. Ueber jeden Berathungsgegenstand hat die Kommission nach Erledigung desselben dem Reichskanzler Bericht zu erstatten. Die Mitglieder haben über die vermöge ihres Amtes ihnen bekannt gewordenen Angelegenheiten Verschwiegenheit zu beobachten, soweit sie nicht durch den Vorsitzenden für einzelne Fälle von dieser Verpflichtung ausdrücklich entbunden werden.[1])

IV. Als besondere Reichsbehörden für Angelegenheiten des Seewesens fungiren:

1) das Oberseeamt, die Beschwerde-Instanz in Seeunfalls-Untersuchungen. S. § 71.

2) Die deutsche Seewarte, als technische Centralstelle mit ihren Nebenstellen, als Haupt-Agenturen, Agenturen, Beobachtungs-Stationen und Signalstellen erster und zweiter Klasse. S. § 46.

3) Das Hydrographische Amt der Kaiserlichen Admiralität mit dem Observatorium zu Wilhelmshaven.[2])

4) Das Lootsenkommando an der Jade, zunächst dem Kommando der Marine-Station der Nordsee unterstellt.

5) Zur Wahrnehmung der Interessen der deutschen Seeschifffahrt im Auslande sind die Konsulate berufen, theils als solche, theils in ihrer besonderen Funktion als Seemannsämter. S. §§ 42, 43.

---

[1]) Revidirte Geschäftsordnung vom 16. Februar 1883.

[2]) Die Arbeiten des Hydrographischen Amtes dienen in erster Linie den Interessen der Kriegsmarine; daneben aber kommen die Veröffentlichungen dieser Behörde der gesammten Schifffahrt zu Gute.



V. In Betreff der Mitwirkung der Kommandanten S. M. Schiffe in Angelegenheiten der Kauffahrteischiffe s. § 44.

B. Behörden der Einzelstaaten.

VI. Soweit nicht die vorgenannten Reichsbehörden und Beamten in Gemäßheit der bestehenden Organisationen zuständig sind, ruht die Beaufsichtigung und Verwaltung des Seeschifffahrtswesens bei den hierzu berufenen Organen der einzelnen Bundesstaaten. Als Centralstellen der letzteren für diese Angelegenheiten fungiren: in Preußen die zuständigen Ministerien, in Mecklenburg-Schwerin und in Oldenburg das Staatsministerium, in Hamburg die Deputation für Handel und Schifffahrt, in Lübeck und in Bremen der Senat.

VII. Die einzelnen Behörden sind:

1) Die Schiffsregister-Behörden. S. Anlage E.

2) Die Behörden für das Prüfungswesen, und zwar:

a. die Kommissionen für die Prüfung der Seesteuerleute und Seeschiffer auf großer Fahrt;

b. die Kommissionen für die Prüfung der Seeschiffer auf kleiner Fahrt;

c. die Kommissionen für die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen.

Dazu kommen die zur Ausfertigung der Befähigungszeugnisse für Seeschiffer, Seesteuerleute und Seedampfschiffs-Maschinisten zuständigen Landesbehörden. S. Anlage L.

3) Die Schiffsvermessungs-Behörden und die Revisionsbehörden für Schiffsvermessungen. S. Anlage A.

4) Die Seemannsämter des Inlandes (Musterungsbehörden) nebst den vorgesetzten Landesbehörden. S. Anlage O.

5) Die Strandämter und die Strandvogteien nebst den vorgesetzten Aufsichtsbehörden. S. Anlage U.

6) Die Seeämter. S. § 71, II.

VIII. Hierzu kommen die Landesbehörden und Beamten, welche für die nicht durch die Reichsgesetzgebung geregelten Zweige des Seeschifffahrtswesens eingesetzt sind, insbesondere die staatlichen und kommunalen Hafenbehörden, die Beamten des Lootsenwesens, die Fischerei-Aufsichtsbeamten, Besichtiger für Passagierschiffe u. s. w.



Erster Abschnitt.

Seeschiffe.

---

§ 5.

Allgemeine Charakteristik.

I. Seeschiffe im weitesten Sinne des Begriffes sind alle für die Seefahrt bestimmten Schiffe und Fahrzeuge. Im Sinne des Seehandelsrechts versteht man darunter die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe und Fahrzeuge, d. i. die Kauffahrteischiffe im weiteren Sinne.[1]) Daß der Erwerb durch die Seefahrt der ausschließliche Zweck sei, kann für den Begriff des Kauffahrteischiffes nicht erfordert werden; es muß nur der Hauptzweck sein.[2])

II. Als Seefahrt[3]) ist in den nachstehend aufgeführten Revieren die Fahrt außerhalb der dabei bezeichneten Grenzen anzusehen:

1) bei Memel
   außerhalb der Mündung des Kurischen Haffs,

2) bei Pillau
   außerhalb des Pillauer Tiefs,

---

[1]) H. G. B. Art. 432; G., betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867 (B. G. Bl. S. 35 ff.), § 1.

[2]) Sch. B. O. § 1.

[3]) D. i. im Sinne des § 1 des G. vom 25. Oktober 1867.

3) bei Neufahrwasser
außerhalb der Mündung der Weichsel,
4) in der Putziger Wiek
außerhalb Rewa und Heisterneſt,
5) bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde
außerhalb der Mündungen der Dievenow und Swine, ſowie außerhalb der nördlichen Spitze der Inſel Uſedom und der Inſel Ruden,
6) bei Rügen
öſtlich:
außerhalb der Inſel Ruden und des Thieſſower Höft,
weſtlich:
außerhalb Wittower Poſthaus und der nördlichen Spitze von Hiddens-Oe, ſowie außerhalb des Bock bei Barhöft,
7) bei Wismar
außerhalb Jackelbergs-Riff, Hannibal-Grund, Schweinskötel und Lieps, ſowie außerhalb Tarnewitz,
8) auf der Kieler Föhrde
außerhalb Stein bei Labö und Bülk,
9) auf der Eckern Föhrde
außerhalb Nienhof und Bocknis,
10) bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade
außerhalb Birknakke und Kekenis-Leuchtthurm, ſowie außerhalb Tundtoft-Nakke und Knudshoved,
11) bei Hadersleben
außerhalb Raadhoved, Inſel Aarö, Inſel Linderum und Orby-hage,
12) bei Huſum
außerhalb Nordſtrand,
13) auf der Eider
außerhalb Vollerwiek und Hundeknoll,
14) auf der Elbe
außerhalb der weſtlichen Spitze des hohen Ufers (Diekſand) und der Kugel-Bake bei Döſe,
15) auf der Weſer
außerhalb Cappel und Langwarden,
16) auf der Jade
außerhalb Langwarden und Schillighörn,

17) auf der Ems
außerhalb der westlichen Spitze der Westermarsch (Utlands-Hörn) und Ostpolder Siel.[1])

III. Kauffahrteischiffe können dienen:

a. zum Transporte von Waaren über See;

b. zur Beförderung von Personen über See, in der Regel verbunden mit dem Waarentransporte;

c. zum Betriebe der großen Seefischerei;[2])

d. zum Schleppen anderer Schiffe, welche Seefahrt betreiben.[3])

IV. Küstenfahrzeuge sind solche Seeschiffe, welche zum Betriebe der Küstenschifffahrt bestimmt sind. Küstenschifffahrt im Sinne des internationalen Rechts ist der Frachtbetrieb zur See von einem Hafen nach einem anderen Hafen desselben Staates.[4]) In Betreff der Küstenschifffahrt im Sinne der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 s. § 14, I.

V. Der Unterschied zwischen Segelschiffen und Dampfschiffen kommt im öffentlichen Seerecht mehrfach in Betracht, nämlich:

1) bei den Schiffsvermessungen (s. § 7);

2) bezüglich des Rechts kleinerer Schiffe, auch ohne Eintragung in das Schiffsregister und Ertheilung des Certifikates die Reichsflagge zu führen (s. § 8);

3) bezüglich des Rechts zur Führung von Schiffen (s. § 14);

4) im Seestraßenrecht (s. §§ 36 ff.).

VI. Den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches sind nicht unterworfen:

1) Die Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine.

2) Alle anderen für Staatszwecke dienenden Fahrzeuge, wie Zollkreuzer, Vermessungsfahrzeuge, Feuerschiffe, Fahrzeuge der staatlichen Bauressorts, des Lootsenwesens u. s. w.

Für Postschiffe gelten jene Bestimmungen nur soweit, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes vorgeschrieben ist.[5]) Wenn solche Schiffe auch der Fracht- und Passagierfahrt

---

[1]) Vorschriften über die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 (R. G. Bl. 1873 S. 367 ff.), § 1.

[2]) Daselbst § 2.

[3]) Daselbst § 2.

[4]) G., betr. die Küstenfrachtfahrt, vom 22. Mai 1881 (R. G. Bl. S. 97, 98), § 1.

[5]) H. G. B. Art. 419.

und demgemäß auch mit zum Erwerbe durch die Seefahrt dienen, so kann doch, insofern die Post vorwiegend eine staatlich organisirte Anstalt zur Förderung der Verkehrsinteressen überhaupt ist, der Postbetrieb durch Schiffe ebensowenig dem Seeschifffahrtsbetriebe der Privaten gleich erachtet werden, wie der Postbetrieb auf dem Lande lediglich nach den Grundsätzen des Handelsrechts beurtheilt werden darf.[1])

3) Schiffe, welche nur zu wissenschaftlichen Zwecken, wie Erforschung der Meere u. dgl. m. bestimmt sind.

4) Fahrzeuge, welche lediglich Vergnügungszwecken dienen (Jachten).

VII. Die verschiedene Bauart der Seeschiffe hat nur ein nautisches Interesse, während ihre Größe auch auf dem Gebiete des öffentlichen Seerechts in Betracht kommt, insbesondere in Betreff der Pflicht zur Registrirung und des Rechts, die Reichsflagge zu führen (s. § 8).

§ 6.

Schiffbau.

I. Der Betrieb des Schiffbaugewerbes ist im Deutschen Reiche Jedermann gestattet. Mit dem Inkrafttreten der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 fielen die partikularrechtlichen Einschränkungen, welche bezüglich desselben bis dahin bestanden hatten, weg, indem dieses Gesetz eine Ausnahme von dem Grundsatze des freien Gewerbebetriebes[2]) bei dem Schiffbaugewerbe nicht festsetzt.

II. Für den Betrieb des Schiffbaues gelten diejenigen allgemeinen Vorschriften, welche die Gewerbegesetzgebung des Reiches und die mit derselben im Zusammenhange stehenden Festsetzungen der Einzelstaaten enthalten.

III. Eine obrigkeitliche Baukontrole und die Ertheilung einer amtlichen Bescheinigung über den vorschriftsmäßigen Bau, wie solche früher in dem Bielbriefe enthalten war, findet von Reichs wegen nicht statt.[3])

---

[1]) Vgl. H. G. B. Art. 421.

[2]) G. O. § 1.

[3]) Die desfallsigen Vorschriften des Preuß. Rechts (Pr. A. L. R. Th. II. Tit. 8 §§ 1390 bis 1392) sind bereits durch Art. 60 des E. G. zum H. G. B. außer Kraft gesetzt. — Auch das Vertragsverhältniß über den Bau eines Schiffes, dessen Beurkundung in dem Mählbriefe erfolgte, bietet für das öffentliche Recht

IV. Bezüglich der Anlage von Dampfkesseln an Bord von Schiffen gelten zunächst diejenigen Vorschriften, welche in Betreff solcher Anlagen allgemein maßgebend sind. Es sind dies namentlich die Bestimmungen der §§ 24, 25, 31, 32 und 147 der Gewerbeordnung und die auf Grund der Vorschrift des § 24 der Gewerbeordnung vom Bundesrathe erlassenen allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkesseln vom 29. Mai 1871 und vom 18. Juli 1883.[1]) Hiernach gelten hinsichtlich der Dampfschiffskessel[2]) folgende besondere Vorschriften:

1) Die um oder durch einen Dampfkessel gehenden Feuerzüge müssen an ihrer höchsten Stelle in einem Abstande von mindestens 10 Centimeter unter dem festgesetzten niedrigsten Wasserstande des Kessels liegen. Dieser Minimalabstand muß für Kessel auf Seeschiffen bei einem Neigungswinkel der Schiffsbreite gegen die Horizontalebene von 8 Grad noch gewahrt sein.[3])

2) An der Außenwand jedes Dampfschiffskessels ist die Lage der höchsten Feuerzüge nach der Richtung der Schiffsbreite in leicht erkennbarer, dauerhafter Weise kenntlich zu machen; ferner sind an derselben zwei Wasserstandsgläser in einer zur Längenrichtung des Schiffes normalen Ebene, in gleicher Höhe, symmetrisch zur Kesselmitte und möglichst weit von ihr nach rechts und links abstehend anzubringen. Durch das hierdurch bei Dampfschiffskesseln geforderte zweite Wasserstandsglas wird die allgemeine Anordnung, wonach jeder Dampfkessel außer mit einem Wasserstandsglase mit einer zweiten geeigneten Vorrichtung zur Erkennung seines Wasserstandes versehen sein muß,[4]) nicht entbehrlich gemacht.[5])

3) Dampfschiffskessel müssen immer mit mindestens zwei zuverlässigen Sicherheitsventilen versehen sein.[6])

---

ein Interesse nicht mehr, seitdem die nach den älteren Seerechten übliche Bestrafung des Annehmers (Baumeisters) in dem Falle, daß der Bau nicht den Festsetzungen des Vertrages entsprechend ausgeführt war, nicht mehr stattfindet.

[1]) Bek. vom 29. Mai 1871 (R. G. Bl. S. 122 bis 126) und vom 18. Juli 1883 (R. G. Bl. S. 245, 246), die letztere ohne obligatorisch rückwirkende Kraft auf bereits fertig hergestellte Dampfschiffskessel.

[2]) Darunter sind alle Dampfkessel, welche mit einem Schiffe dauernd verbunden sind, zu verstehen. Bek. vom 18. Juli 1883, Nr. 3.

[3]) Bek. vom 18. Juli 1883, Nr. 1, bezw. vom 29. Mai 1871, § 2. — In Betreff der Ausnahmen s. § 2, Abs. 2 der Bek. vom 29. Mai 1871.

[4]) Bek. vom 29. Mai 1871, § 5.

[5]) Bek. vom 18. Juli 1883, Nr. 1 bezw. vom 29. Mai 1871, § 7.

[6]) Bek. vom 29. Mai 1871, § 8.

4) An jedem Dampfschiffskessel müssen zwei zuverlässige Manometer angebracht sein, an welchen die festgesetzte höchste Dampfspannung durch eine in die Augen fallende Marke zu bezeichnen ist. Das eine derselben soll sich im Gesichtskreise des Kesselwärters befinden. Sind auf einem Dampfschiffe mehrere Kessel vorhanden, deren Dampfräume mit einander in Verbindung stehen, so genügt es, wenn außer den an den einzelnen Kesseln befindlichen Manometern auf dem Verdeck ein Manometer angebracht ist.[1])

5) An jedem Dampfschiffskessel muß, außer der festgesetzten höchsten Dampfspannung, dem Namen des Fabrikanten, der laufenden Fabriknummer und dem Jahre der Anfertigung, die Maßziffer des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes auf eine leicht erkennbare und dauerhafte Weise angegeben sein.[2])

6) Schiffsdampfkessel unterliegen den allgemeinen Bestimmungen über die Aufstellung von Dampfkesseln nicht.

V. In Betreff der Zollbehandlung der Materialien 2c. für den Schiffbau und die Reparatur und Ausrüstung von Seeschiffen gilt Folgendes:

1) Materialien, welche zum Bau, zur Reparatur oder zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendet werden, einschließlich der gewöhnlichen Schiffsutensilien, sind, unter den der Beschlußfassung des Bundesrathes vorbehaltenen näheren Bestimmungen, vom Eingangszolle frei.[3]) Der Bundesrath hat den obersten Landes-Finanzbehörden die Ermächtigung ertheilt — bis zum Erlaß eines Regulativs, betreffend die Zollfreiheit der zum Schiffbau oder zur Schiffsausrüstung eingehenden Materialien, durch den Bundesrath — die näheren Bestimmungen und Kontrolmaßregeln vorzuschreiben, unter welchen die Zollfreiheit für nicht metallene, zum Schiffbau oder zur Schiffsausrüstung eingehende Materialien, einschließlich der gewöhnlichen Schiffsutensilien, zu gewähren ist.[4])

Zu den gewöhnlichen, mithin zollfrei zu lassenden Schiffsutensilien gehören folgende Inventarienstücke:

a. Takelage,

b. Anker (Haupt-, Tages-, Reserve-, Warpanker, Dragge),

---

[1]) Bek. vom 29. Mai 1871, § 9.

[2]) Bek. vom 18. Juli 1883, Nr. 1, bezw. vom 29. Mai 1871, § 10.

[3]) G., betr. den Zolltarif des deutschen Zollgebietes vom 15. Juli 1879 (R. G. Bl. S. 207 ff.), § 5 Nr. 10.

[4]) Beschluß des Bundesrathes vom 13. Juli 1879.

c. Ketten (Ankerketten, Landfasten),
d. Tauwerk (Ankertaue, Trossen, Reservetauwerk),
e. Segel,
f. Steuermannsgut (Flaggen, Stander, Kompasse, Oktanten, Sextanten, Hand-, Fackel-, Signallaternen, Nachthaus-, Maschinen-, Telegraphen-, Wasserstandslampen, Senkbleie mit Leine, Loggeleinen, Loggeglas, Halbstundenglas),
g. Bootsmannsgut (neue Blöcke mit Scheiben, Wasserfässer, Trichter, blecherne Eimer, Trag-, Theer-, Schmier-, Schlagpützen, eiserne Pechtöpfe, Schenkelhaken, Handspeichen, Wandschrauben, eiserne und hölzerne Ballastschaufeln, Splitteisen, Mantelblöcke, Jyntblöcke, Ankerbojen, Kettenstopfer, Pumpen, Schleifsteine, Schlösser, Schrabber, Schrappmesser, Kanonen und die dazu gehörigen hölzernen Laffeten nebst Ladegeräth, Rettungsgürtel, Wasserfiltrir- und Destillir-Apparate),
h. Zimmermannsgut (Aexte, Beile, Bohrer, Meißel, Hobel, Düsser, Mäker, Hämmer, Zugmesser, Schraubenschlüssel, Kneifzangen, Feilen, Sägen, Kalfateisen, Sägensetzer, Brecheisen, Kettenhaken),
i. Boote mit Zubehör (Bootsriemen).[1])

Alle nicht zu den gewöhnlichen Schiffsutensilien gehörigen beweglichen Inventarienstücke unterliegen den für diese Gegenstände festgesetzten Zollsätzen. Hierher gehören insbesondere auch Kajütengut und Küchengeschirr.

2) Dampfmaschinen und Dampfkessel zur Verwendung beim Schiffbau sind frei. Es sind hierunter solche Maschinen und Kessel zu verstehen, welche in Schiffen selbst Verwendung finden, nicht aber auch solche, die auf den Werften behufs des Baues der Schiffe benutzt werden.[2])

3) Denjenigen, welche Seeschiffe im Inlande bauen und ausrüsten oder repariren, wird für die hierzu erforderlichen metallenen Materialien eine angemessene Zollvergütung bewilligt, und zwar erfolgt die Bewilligung dergestalt, daß auf den Nachweis der wirklichen Verwendung der Zoll für die im fertigen oder vorgearbeiteten Zustande vom Auslande bezogenen Bau- und Ausrüstungsgegenstände oder, falls dieselben im Inlande angefertigt

[1]) Beschluß des Bundesrathes vom 13. Juli 1879 und Anmerk. 1 zu „Wasserfahrzeuge" im amtlichen Waarenverzeichnisse, sowie die Verfügungen des preuß. Finanzministers vom 11. Februar und vom 7. April 1881 und vom 29. April 1883 (C. Bl. der Abgaben- ꝛc. Verwaltung 1881, S. 92, 93 und 1883, S. 108, 109).

[2]) Verf. des preuß. Finanzministers vom 28. Dezember 1873 (C. Bl. S. 50).

sind, für das dazu erforderliche, vom Auslande bezogene Metall erlassen wird. [1])

§ 7.
Schiffsvermessung.

1) Verfassung des Norddeutschen Bundes bezw. des Deutschen Bundes und des Deutschen Reiches, Art. 54.

2) Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (R. G. Bl. S. 270 bis 281), erlassen vom Bundesrathe, in Kraft seit dem 1. Januar 1873.

3) Bestimmungen, betreffend die Ergänzung des § 23 der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872, vom 24. Oktober 1875 (R. G. Bl. S. 718).

4) Instruktion zur Schiffsvermessung vom 23. November 1872, nebst Nachträgen vom 11. Juni und 14. November 1874 (herausgegeben im Reichskanzleramte).

5) Vorschriften, betreffend die Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suez-Kanal, vom 15. April 1879 (R. G. Bl. S. 288 bis 294).

A. Einleitung.

I. Zweck der Schiffsvermessung ist die Feststellung der Größe und Tragfähigkeit der Schiffe. Diese Feststellung erfolgt entweder nach Gewicht oder nach Raumgehalt. Die durch die Vermessung ermittelte Tragfähigkeit deckt sich aber nicht mit der wirklichen Ladungsfähigkeit eines Schiffes, d. h. demjenigen Gewichtsquantum, mit welchem ein Schiff ohne Beeinträchtigung seiner Seefähigkeit beladen werden kann, weil die letztere stets von Faktoren abhängig ist, welche bei der Vermessung nicht in Betracht kommen können. [2]) Sie giebt aber immerhin einen wichtigen Anhalt für deren Beurtheilung, der um so bedeutsamer ist, je rationeller die Methode ist, nach welcher die Vermessung vorgenommen worden.

II. Die Feststellung der Tragfähigkeit eines Schiffes liegt nicht allein im privaten Interesse der Verfrachter und Befrachter, sondern auch nach verschiedener Richtung hin im öffentlichen Interesse; sie erfolgt deshalb auf amtlichem Wege. Sie dient zunächst mit zur Feststellung der Identität

---

[1]) § 5 des Zolltarif-G. vom 15. Juli 1879 hält die bestehenden Vorschriften aufrecht. Diese Vorschriften nebst den bezüglichen Erläuterungen, namentlich in den Beschlüssen des Bundesrathes vom 11. Juni 1874, betr. die den Erbauern von Seeschiffen zu gewährenden Zollerleichterungen, und vom 5. Dezember 1879, betr. die Maximalvergütungssätze für die speziell nicht nachweisbaren eisernen Materialien in Seeschiffen, s. bei Appelt-Behrend, S. 48 bis 58.

[2]) Das Nähere hierüber s. im § 11, III.

des Schiffes, insofern namentlich die Eintragung in das Schiffsregister und ebenfalls das Schiffscertifikat die Angaben über die Größe des Schiffes und dessen Tragfähigkeit enthalten soll (s. § 8). Ferner dient sie als Grundlage für die Festsetzung der Schifffahrtsabgaben, zur Beurtheilung der Frage, ob ein Schiff überladen war, u. s. w.[1])

III. Ehedem erfolgte in den deutschen Seeuferstaaten die Vermessung mit dem Ziele der Feststellung des Gewichtes nach Schiffslasten.[2]) Nachdem durch Artikel 54 der Reichsverfassung die Bestimmung des Verfahrens zur Ermittelung der Ladungsfähigkeit der Seeschiffe und die Regelung der Ausstellung der Meßbriefe dem Reiche übertragen worden, ist diese einheitliche Regelung erfolgt durch den Erlaß der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872. Dieselbe basirt auf der seit 1854 in England eingeführten und seitdem von den übrigen Seestaaten adoptirten Moorsom-schen Methode.

IV. Die Vorschriften der Schiffsvermessungs-Ordnung finden Anwendung auf alle Schiffe, Fahrzeuge und Boote, welche nach ihrer Bauart ausschließlich oder vorzugsweise zum Verkehre auf See oder auf den Buchten, Hafen und Watten derselben bestimmt sind, mit alleiniger Ausnahme derjenigen ausschließlich zur Fischerei bestimmten Fahrzeuge, welche mit durchlöchertem Fischbehälter versehen sind.[3])

Zur Ermittelung der Ladungsfähigkeit der Schiffe wird deren Raumgehalt durch Vermessung festgestellt. Die Vermessung erfolgt nach metrischem Maß und erstreckt sich auf sämmtliche inneren Räume des Schiffes und der auf demselben fest angebrachten Aufbauten.

Durch die Vermessung ist festzustellen:

a. der Brutto-Raumgehalt, d. i. das Ergebniß der Vermessung aller Räume eines Schiffes, in Körpermaß ausgedrückt;
b. der Netto-Raumgehalt, d. i. der Brutto-Raumgehalt nach Abzug der Logisräume der Schiffsmannschaft sowie der etwa vorhandenen Maschinen-, Dampfkessel- und Kohlenräume.[4])

---

[1]) Erläuternde Bemerkungen über Schiffsvermessung s. bei Romberg, Seewesen, S. 313 ff.

[2]) Jedoch gab es keine einheitliche Last. Das Verhältniß der in den früheren deutschen Meßbriefen aufgeführten Tonnen und Lasten zu dem Meterraummaße (Sch. V. O. § 33) hat kein praktisches Interesse mehr, nachdem mit dem 1. Januar 1878 jene älteren Meßbriefe die Gültigkeit verloren haben (Sch. V. O. § 34).

[3]) Sch. V. O. § 1.

[4]) Daselbst § 2.

Die Vermessung erfolgt in der Regel im **vollständigen Verfahren.** Ausnahmsweise kann jedoch ein **abgekürztes Verfahren** zur Anwendung gebracht werden, wenn das Schiff ganz oder theilweise beladen ist, oder Umstände anderer Art die Vermessung nach dem vollständigen Verfahren verhindern.[1])

B. Das vollständige Vermessungsverfahren.

V. Dasjenige Deck, welches in Schiffen mit weniger als drei Decken das oberste und in Schiffen mit drei und mehr Decken das zweite von unten ist, heißt das Vermessungsdeck. Die unter dem Vermessungsdeck befindlichen Schiffsräume werden als ein zusammenhängendes Ganzes betrachtet und vermessen. Die über dem Vermessungsdeck befindlichen Räume, mögen sie durch ein drittes oder ein weiteres Deck, oder durch Aufbauten auf dem obersten Deck gebildet sein, werden als selbstständige Räume behandelt und ein jeder für sich vermessen.[2])

VI. Die Messung des inneren Schiffsraumes unter dem Vermessungsdeck geschieht durch Aufnahme der Länge und einer je nach der Länge verschieden großen Anzahl von Querschnitten (VII).[3])

VII. Die Länge wird auf dem Vermessungsdeck in gerader Linie gemessen und zwar von der inneren Fläche der Binnenbordsbekleidung (in mittlerer Dicke) neben dem Vordersteven bis zu der inneren Fläche des mittelsten Heckstützens, oder der mittschiffs am Heck befindlichen Bekleidung (in mittlerer Dicke). Von dieser Länge wird ein Abzug gemacht, bestehend in dem Fall des Bugs in der Dicke des Decks, in dem Fall des Heckstützens in der Dicke des Decks und in dem Falle des Heckstützens in einem Drittel der Deckbalkenbucht.

Die auf diese Weise gefundene Länge wird in eine Anzahl gleicher Theile getheilt, und zwar:

1) eine Länge bis zu 15 Meter in 4 gleiche Theile;

2) eine Länge über 15 Meter und bis zu 37 Meter in 6 gleiche Theile;

3) eine Länge über 37 Meter und bis zu 55 Meter in 8 gleiche Theile;

---

1) Sch. V. O. § 3.
2) Daselbst § 4.
3) Daselbst § 5.

4) eine Länge über 55 Meter und bis zu 69 Meter in 10 gleiche Theile;

5) eine Länge über 69 Meter in 12 gleiche Theile.[1])

VIII. Auf jedem dieser Theilungspunkte wird ein Querschnitt des unter dem Vermessungsdeck befindlichen Schiffsraumes in folgender Weise gemessen:

Die Tiefe jedes Querschnittes wird zwischen zwei Punkten gemessen, von denen der obere Punkt in einem Abstande von einem Drittel der Deckbalkenbucht unter dem Vermessungsdeck und der untere Punkt in der oberen Fläche der Bodenwrange an der inneren Seite des Füllungsganges liegt. Fällt ein solcher Querschnitt in eine Erhöhung oder Vertiefung des Decks, so wird der obere Punkt in der verlängert gedachten Fluchtlinie des Decks ermittelt. Von der so gefundenen Tiefe wird die mittlere Dicke der zwischen der Kimmwegerung und dem Füllungsgange befindlichen Binnenbordsbekleidung in Abzug gebracht.

Beträgt die nach dem Vorstehenden bestimmte Tiefe des durch den mittelsten Theilungspunkt der Länge gelegten Querschnittes nicht mehr als 5 Meter, so wird die Tiefe eines jeden Querschnittes in vier gleiche Theile getheilt. Durch jeden der drei mittleren Theilungspunkte sowie durch den oberen und unteren Endpunkt der Tiefe werden sodann die inneren Breiten jedes Querschnittes rechtwinklig zur vertikalen Kielebene gemessen, indem jedes Maß bis zur mittleren Dicke desjenigen Theiles der Binnenbords-Bekleidung genommen wird, welcher zwischen den Vermessungspunkten liegt.

Zum Zwecke der Berechnung des Flächeninhaltes der Querschnitte werden die fünf gemessenen Breiten eines jeden Querschnittes in der Weise numerirt, daß die obere Breite mit 1, die nächstfolgenden Breiten mit 2, 3, 4, und die unterste Breite mit 5 bezeichnet wird. Die Summe nun, welche sich ergiebt, wenn die zweite und vierte Breite mit 4, die dritte Breite mit 2 multiplizirt wird und hierzu die erste und fünfte Breite addirt werden, wird mit dem dritten Theile des gemeinsamen Abstandes der Breiten von einander multiplizirt. Das Produkt ergiebt sodann den Flächeninhalt des Querschnittes.

Beträgt jedoch die nach dem zweiten Absatze bestimmte Tiefe des durch den mittelsten Theilungspunkt der Länge gelegten Querschnittes mehr als 5 Meter, so wird die Tiefe eines jeden Querschnittes, anstatt in vier, in sechs gleiche Theile getheilt, so daß anstatt fünf Breiten sieben Breiten der

---

[1]) Sch. V. O. § 6.

Querschnitte zu messen sind. Die Messung geschieht übrigens in derselben Weise, und auch die Art und Weise der Berechnung bleibt dieselbe. Es werden nämlich die zweite, vierte und sechste Breite mit 4, die dritte und fünfte Breite mit 2 multiplizirt, die Produkte addirt und zur Summe derselben die erste und die siebente Breite hinzugezählt. Diese Gesammtsumme wird mit dem dritten Theile des gemeinsamen Abstandes der Breiten von einander multiplizirt, und das Produkt ergiebt sodann den Flächeninhalt des Querschnittes.[1])

IX. Aus dem nach den Vorschriften zu VIII ermittelten Flächeninhalte aller einzelnen Querschnitte wird der Inhalt des unter dem Vermessungsdeck befindlichen Schiffsraumes in folgender Weise berechnet: Die Querschnitte werden nach einander mit 1, 2, 3 u. s. w. in der Art numerirt, daß mit 1 der durch den Anfangspunkt der Länge am Bug und mit der letzten Nummer der durch den Endpunkt der Länge am Heck gelegte Querschnitt bezeichnet wird. Die Summe, welche sich ergiebt, wenn jeder mit einer geraden Nummer bezeichnete Querschnitt mit 4, jeder mit einer ungeraden, mit Ausnahme der ersten und letzten Nummer, bezeichnete Querschnitt mit 2 multiplizirt wird und hierzu die mit der ersten und der letzten Nummer bezeichneten Querschnitte — sofern diese überhaupt einen Flächeninhalt ergeben haben — addirt werden, wird mit dem dritten Theile des gemeinsamen Abstandes der Querschnitte von einander multiplizirt. Das Produkt ergiebt sodann den Inhalt des unter dem Vermessungsdeck befindlichen Schiffsraumes.[2])

X. Hat das Schiff über dem Vermessungsdeck noch ein drittes Deck, so wird der Inhalt des Raumes zwischen dem dritten Deck und dem Vermessungsdeck folgendermaßen bestimmt:

Die innere Länge des Raumes wird auf halber Höhe desselben von der Bekleidung neben dem Vordersteven bis zur Bekleidung der Inhölzer am Heck gemessen. Diese Länge wird in dieselbe Anzahl gleicher Theile getheilt, in welche die auf dem Vermessungsdeck gemessene Länge getheilt worden ist (VII). An jedem dieser Theilungspunkte, sowie an den Endpunkten der Länge, am Bug und am Heck, werden die inneren Breiten gemessen und zwar ebenfalls auf halber Höhe.

Die Breiten werden nach einander mit 1, 2, 3 u. s. f. in der Art numerirt, daß die Breite am Bug als Nr. 1 bezeichnet wird. Die zweite

---

1) Sch. V. O. § 7.
2) Daselbst § 8.

und alle anderen, mit geraden Nummern bezeichneten Breiten werden mit 4, die dritte und alle anderen, mit ungeraden Nummern bezeichneten Breiten, mit Ausnahme der ersten und der letzten Breite, werden mit 2 multiplizirt. Die Summe der Produkte und der ersten und letzten Breite wird mit dem dritten Theile des gemeinsamen Abstandes der Breiten von einander multiplizirt. Das Produkt ergiebt den Flächeninhalt der mittleren wagerechten Durchschnittsfläche und dieser, mit der mittleren Höhe des Raumes multiplizirt, den Inhalt des gemessenen Raumes.[1])

XI. Hat das Schiff mehr als drei Decke, so werden die über dem Vermessungsdeck befindlichen Zwischendeckräume, ein jeder für sich, in der zu X. beschriebenen Weise vermessen.[2])

XII. Befinden sich Kajüten, Hütten, Deckhäuser, Backe oder sonstige, fest angebrachte Aufbauten auf dem obersten Deck, welche zur Aufnahme von Gütern oder Vorräthen, oder zur Unterbringung oder sonstigen Bequemlichkeit der Passagiere oder der Schiffsbesatzung, einschließlich des Schiffsführers, dienen, so wird der Raumgehalt derselben in folgender Weise festgestellt: Es wird die innere mittlere Länge eines jeden solchen Raumes gemessen und in zwei gleiche Theile getheilt. In halber Höhe desselben werden ferner drei innere Breiten gemessen, und zwar je eine Breite durch jeden der beiden Endpunkte, und die dritte durch die Mitte der gemessenen Länge. Zur Summe der beiden Endbreiten wird sodann das Vierfache der mittelsten Breite addirt und die Gesammtsumme mit einem Drittel des gemeinsamen Abstandes der Breiten von einander multiplizirt. Das Produkt ergiebt den Flächeninhalt der mittleren wagerechten Durchschnittsfläche, und dieser, mit der mittleren Höhe des Raumes multiplizirt, den körperlichen Inhalt desselben.[3])

C. Das abgekürzte Vermessungsverfahren.

XIII. Die Länge wird auf dem obersten Deck gemessen, von der Außenfläche der Außenhaut neben dem Vorderstevеn bis zur hintern Fläche des Hinterstevens. Von dieser Länge wird der Abstand zwischen der hinteren Fläche des Hinterstevens und demjenigen Punkte der Sponung im Hinter-

---

1) Sch. V. O. § 9.
2) Daselbst § 10.
3) Daselbst § 11.

steven, in welchem die Gillungsplanke dieselbe schneidet oder die Sponung in die Gillungslinie übergeht, in Abzug gebracht.

Es wird ferner die größte Breite des Schiffes gemessen zwischen den Außenflächen der Außenbordsbekleidungen oder der Berghölzer. Auf der größten Breite wird sodann die Höhe des obersten Decks außenbords an beiden Seiten vermerkt und mittelst einer, in senkrechter Richtung zum Kiel straff um das Schiff herum gezogenen Kette diejenige Linie gemessen, welche den einen der vermerkten Punkte unter dem Kiel hindurch mit dem anderen gegenüberliegenden Punkte verbindet. Zur Hälfte des so ermittelten äußeren Umfanges wird die Hälfte der größten Breite addirt. Die sich ergebende Summe wird mit sich selbst multiplizirt, sodann mit der nach Absatz 1 dieses Paragraphen ermittelten Länge des Schiffes multiplizirt, und das Produkt wird nochmals, und zwar, wenn das Schiff zumeist von Eisen erbaut ist, mit $0,_{18}$ (achtzehn Hundertstel), wenn es zumeist von Holz erbaut ist, mit $0,_{17}$ (siebenzehn Hundertstel) multiplizirt. Die gefundene Zahl ergiebt den Inhalt des unter dem obersten Deck befindlichen Schiffsraumes in Kubikmetern. [1])

XIV. Befinden sich Kajüten, Hütten, Deckhäuser, Backe oder sonstige, fest angebrachte Aufbauten auf dem obersten Deck, so wird der Inhalt dieser Räume in der Weise ermittelt, daß die mittlere Länge, mittlere Breite und mittlere Höhe derselben mit einander multiplizirt werden. [2])

D. Die Vermessung offener Fahrzeuge.

XV. Bei Bestimmung des Brutto-Raumgehaltes offener Fahrzeuge bezeichnet die Oberkante des obersten Plankenganges die Grenzfläche des zu vermessenden Raumes. Die Tiefen werden von denjenigen Querlinien ab gemessen, welche von Oberkante zu Oberkante des obersten Plankenganges durch die Theilungspunkte der Länge gezogen sind. Im übrigen kommen die Vorschriften unter B. und C. zur Anwendung. [3])

E. Die Abzüge vom Brutto-Raumgehalte.

XVI. Bei allen Schiffen wird der Raumgehalt der vollständig und ausschließlich zum Gebrauche der Schiffsmannschaft dienenden Räume (Logis-

[1]) Sch. V. O. § 12.
[2]) Daselbst § 13.
[3]) Daselbst § 14.

räume) nach ihrer durch Messung ermittelten Größe, jedoch höchstens bis zum zwanzigsten Theile des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes, von dem letzteren in Abzug gebracht. Für die Vermessung dieser Räume gelten die unter XII gegebenen Vorschriften.[1])

XVII. Bei Schiffen, welche durch Dampf oder durch eine andere künstlich erzeugte Kraft bewegt werden, wird der Inhalt der Räume, welche von der Maschine und den Dampfkesseln thatsächlich eingenommen werden und für die wirksame Thätigkeit derselben abgeschieden sind, sowie ferner der abgeschlossene Raum solcher Kohlenbehälter, welche dauernd hergerichtet und derartig angebracht sind, daß aus ihnen die Kohlen unmittelbar in den Maschinenraum geschüttet werden können, je nach der durch Messung ermittelten Größe dieser Räume, jedoch höchstens bis zur Hälfte des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes, von dem letzteren in Abzug gebracht. Bei Schleppdampfschiffen, welche ausschließlich zum Schleppen anderer Schiffe dienen, wird der Inhalt sämmtlicher Maschinen-, Dampfkessel- und Kohlenräume ohne Beschränkung auf die Hälfte des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes in Abzug gebracht, sobald diese Räume den vorgedachten Bestimmungen entsprechen. Bei Schraubendampfschiffen gehört auch der von dem Wellentunnel eingenommene Raum zu den bezeichneten Räumen.[2])

XVIII. Für die Vermessung der unter XVII erwähnten Räume gelten folgende Vorschriften:

1) Es wird die mittlere Länge des Maschinenraumes einschließlich der in der vorgeschriebenen Weise eingerichteten Kohlenbehälter gemessen. Ferner werden in Gemäßheit der Bestimmungen unter VIII drei Querschnitte gemessen bis zur Höhe des Decks des Maschinenraumes oder des unmittelbar über dem Maschinenraume befindlichen Decks, und zwar ein Querschnitt an jedem der beiden Endpunkte und ein Querschnitt in der Mitte der Länge. Zur Summe der beiden Endquerschnitte wird das Vierfache des Mittelquerschnittes addirt und die Gesammtsumme mit einem Drittel des gemeinsamen Abstandes zwischen den Querschnitten multiplizirt. Das Produkt ergiebt den Inhalt des fraglichen Raumes.

2) Ist das unter Nr. 1 erwähnte, über dem Maschinenraume befindliche Deck nicht das oberste Deck des Schiffes, so wird der Inhalt des Raumes

---

1) Sch. V. O. § 15.
2) Daselbst § 16.

zwischen dem bereits gemessenen und dem obersten Deck, soweit er für die Maschine oder für den Zutritt von Licht und Luft abgeschieden ist, in der Weise ermittelt, daß die mittlere Länge, mittlere Breite und mittlere Tiefe mit einander multiplizirt werden. Der Inhalt dieses Raumes wird sodann dem Inhalt des übrigen Maschinenraumes zugerechnet. Das Gleiche gilt von dem Inhalt der in der vorgeschriebenen Weise angebrachten Kohlenbehälter, welche durch zwei Decke gehen.

3) Befinden sich die Maschine, die Dampfkessel oder die Kohlenbehälter in selbstständigen Abtheilungen, so werden diese in der unter Nr. 1 und 2 angegebenen Weise einzeln vermessen und die Summe des Raumgehaltes derselben gilt als der Inhalt des ganzen Raumes.

4) Zur Ermittelung des körperlichen Inhalts des von dem Wellentunnel in Schraubendampfschiffen eingenommenen Raumes werden die mittlere Länge, mittlere Breite und mittlere Tiefe des Tunnels mit einander multiplizirt. [1])

XIX. Werden diejenigen Räume eines Schiffes, welche bei der Vermessung desselben vom Brutto-Raumgehalte in Abzug gebracht worden sind, in anderer Weise, als unter XVI und XVII vorgesehen, später nutzbar gemacht, so müssen sie dem Netto-Raumgehalte des Schiffes sofort zugezählt werden. Ob zu diesem Zwecke die Neuvermessung des Schiffes erforderlich ist oder nicht, bestimmt die Vermessungsbehörde. [2])

F. Die Vermessungsbehörden und die Ausfertigung der Meßbriefe.

XX. Für das Vermessungsverfahren fungiren als Landesbehörden:

a. die **Vermessungsbehörden**, welchen je ein Schiffbautechniker als Mitglied zugerechnet ist;

b. die über denselben stehenden **Revisionsbehörden**. [3])

Die Aufsicht übt der Reichskanzler durch **Inspektoren** aus. S. § 3, II. 3.

Der Geschäftskreis der Behörden ist folgender:

a. Den **Vermessungsbehörden** liegt ob:

1) die Vermessung der in ihrem Bezirke sich aufhaltenden Schiffe;

---

[1]) Sch. V. O. § 17.

[2]) Daselbst § 18.

[3]) S. das Verzeichniß dieser Behörden in der Anlage A.

2) die Ausfertigung der Meßbriefe für
   α. diejenigen deutschen Schiffe, welche in ein nach dem Gesetze vom 25. Oktober 1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe ꝛc., geführtes Schiffsregister weder eingetragen sind, noch eingetragen werden sollen,
   β. die nach dem abgekürzten Verfahren vermessenen Schiffe.

b. Den Revisionsbehörden liegt ob:

1) die Prüfung und Berichtigung der von den Vermessungsbehörden vorgenommenen Berechnungen — nach Befinden auch der Messungen —, insoweit dieselben nach dem vollständigen Verfahren ausgeführte Vermessungen von Schiffen betreffen, welche
   α. in ein nach dem Gesetze vom 25. Oktober 1867 geführtes Schiffsregister eingetragen sind oder eingetragen werden sollen, oder
   β. unter fremder Flagge fahren;
2) die Ausfertigung der Meßbriefe für die unter vorstehender Nr. 1 bezeichneten Schiffe;
3) die Mittheilung der nach vorstehender Nr. 2 für deutsche Schiffe ausgefertigten Meßbriefe an die Schiffsregister-Behörden, in deren Register die Schiffe eingetragen sind oder eingetragen werden sollen;
4) die Prüfung und Berichtigung der anzuwendenden Meßinstrumente nach den Probemaßen.[1])

XXI. Vor Beginn jeder Vermessung haben die Vermessungsbehörden sich zu vergewissern, ob das Schiff in seinem gegenwärtigen Zustande schon bei einer anderen deutschen Vermessungsbehörde nach dem vollständigen Verfahren vermessen worden ist, und wenn eine solche Vermessung stattgefunden hat, den Antrag auf Vermessung abzulehnen.[2])

XXII. Behufs Feststellung der Identität der Schiffe haben die Vermessungsbehörden vor Ausfertigung der Meßbriefe folgende Hauptmaße der Schiffe aufzunehmen:

Es ist zu messen:

1) bei Schiffen mit Deck
   a. die Länge des Schiffes zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens unter dem Bugspriet bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem obersten festen Deck,

---

[1]) Sch. V. O. § 20.
[2]) Bek. vom 24. Oktober 1875.

b. die größte Breite des Schiffes zwischen den Außenflächen der Außenbordsbekleidungen oder der Berghölzer,

c. die Tiefe des Schiffsraumes zwischen der Oberkante des obersten festen Decks und der Oberkante der Binnenbordsbekleidung neben dem Kiele im mittelsten Querschnitte (VIII),

d. die Länge des Maschinenraumes, einschließlich der festen Kohlenbehälter, des Schiffes, falls dasselbe ein Dampfschiff ist;

2) bei Fahrzeugen ohne Deck

a. die Länge des Fahrzeuges zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens in der Höhe der Oberkante des obersten Plankenganges,

b. die größte Breite des Fahrzeuges zwischen den Außenflächen der Außenbordsbekleidungen,

c. die nach XV ermittelte Tiefe des Fahrzeuges im mittelsten Querschnitte,

d. die Länge des Maschinenraumes, einschließlich der festen Kohlenbehälter, des Fahrzeuges, falls dasselbe ein Dampffahrzeug ist.

Hat die Vermessung nach dem abgekürzten Verfahren stattgefunden, so ist an Stelle der unter vorstehenden Nummern 1 c. und 2 c. bezeichneten Tiefe der nach XIII ermittelte Umfang des Schiffes in der Außenfläche der Außenbordsbekleidung aufzunehmen. [1])

XXIII. Vor Ausfertigung der Meßbriefe haben die Vermessungsbehörden beziehungsweise die Revisionsbehörden sich zu vergewissern:

1) wenn die Vermessung des Schiffes durch Neubau oder Umbau erforderlich geworden war, daß der Bau beendet ist und daß alle Aufbauten auf dem obersten Deck und alle räumlichen Einrichtungen im Innern des Schiffes vollendet sind;

2) wenn die Vermessung ein deutsches Schiff betrifft, daß die den Netto-Raumgehalt des Schiffes bezeichnende Kubikmeterzahl auf einem der Deckbalken des Schiffes eingeschnitten, eingebrannt oder in anderer Art gut sichtbar gemacht und fest angebracht ist; [2])

---

[1]) Sch. V. O. § 25.

[2]) Nach endgültiger Feststellung des Netto-Raumgehaltes jedes nach dem vollständigen Verfahren vermessenen deutschen Schiffes hat die Vermessungsbehörde bezw. die Revisionsbehörde dem Erbauer, Rheder oder Führer des Schiffes den Deckbalken bezw. die Stelle zu bezeichnen, an welcher dieser die den Netto-Raumgehalt des Schiffes bezeichnende Kubikmeterzahl einzuschneiden, einzubrennen oder in anderer Art gut sichtbar zu machen und fest anzubringen hat. Die Zahl ist stets

3) wenn die Vermessung ein mit einem älteren deutschen Meßbriefe versehenes Schiff betrifft, daß dieser Meßbrief zurückgeliefert oder dessen Verlust glaubhaft nachgewiesen ist. [1])

XXIV. Ueber jede Vermessung wird ein Meßbrief ausgefertigt.

Neben der den Brutto- und Netto-Raumgehalt des Schiffes ausdrückenden Zahl der Kubikmeter ist in den Meßbriefen stets auch zugleich die entsprechende Zahl britischer Registertons anzugeben. Die Umrechnung der Kubikmeter in britische Registertons ist in der Weise zu bewirken, daß ein Kubikmeter gleich 0,353 britische Registertons zu rechnen ist.

Hat die Vermessung nach dem abgekürzten Verfahren stattgefunden, so ist in dem Meßbriefe der Grund zu vermerken, welcher der Anwendung des vollständigen Verfahrens entgegenstand. Mit dem Fortfall dieses Hinderungsgrundes verliert der Meßbrief seine Gültigkeit.

Die Ausfertigung der Meßbriefe erfolgt nach Maßgabe der unter A., B., C., D. und E. der Anlage B. mitgetheilten Formulare. [2])

Findet die Vermessung in Folge einer räumlichen Veränderung durch Umbau statt, und ist für das Schiff bereits ein Meßbrief nach Maßgabe der Formulare A., B., C. oder D. ausgefertigt, so werden die in dem bisherigen Meßbriefe enthaltenen Angaben über den Raumgehalt der durch den Umbau nicht veränderten Schiffsräume ohne nochmalige Vermessung der letzteren in den neuen Meßbrief übertragen. [3])

XXV. Die Vermessungs- und Revisionsbehörden haben Listen zu führen, in welche der Inhalt aller ausgefertigten Meßbriefe nach der Ordnung des Datums der Ausfertigung einzutragen ist. Dieselben haben alle auf die vorgenommenen Messungen und Berechnungen bezüglichen Aufzeichnungen, sowie die zurückgelieferten Meßbriefe (XXIII Ziffer 3) bei ihren Akten aufzubewahren. [4])

---

an einer vom Deck aus gut sichtbaren Stelle, wenn möglich mittschiffs an der vorderen Seite einer Luke, in mindestens 8 cm großen Ziffern anzubringen. — Die Uebereinstimmung dieser Ziffern mit der in den Meßbrief bezw. in das Schiffscertifikat aufgenommenen Kubikmeterzahl des Netto-Raumgehaltes unterliegt der Kontrole der Vermessungsbehörde. Instruktion vom 23. November 1872, § 39.

[1]) Sch. V. O. § 23. Vgl. auch die Bek. vom 24. Oktober 1875.

[2]) Sch. V. O. § 24.

[3]) Daselbst § 25.

[4]) Daselbst § 26.

G. Verpflichtungen der Erbauer, der Rheder und des Führers eines Schiffes in Bezug auf die Vermessung desselben.

XXVI. Die Vermessung neuer im Bau begriffener Schiffe ist, unbeschadet einer nachträglichen Vermessung der Aufbauten auf dem obersten Deck und der Räume im Innern des Schiffes, vorzunehmen, sobald das Deck gelegt und bevor irgend eine Einrichtung im Innern des Schiffes angebracht ist, welche die Aufnahme der vorgeschriebenen Maße verhindern könnte. Die Erbauer des Schiffes sind verpflichtet, eine schriftliche Anzeige hiervon der zuständigen Vermessungsbehörde rechtzeitig zugehen zu lassen. [1])

XXVII. Die Rheder und der Führer eines jeden Schiffes sind verpflichtet, bei der Vermessung entweder selbst oder durch ihre Leute der Vermessungsbehörde jede Hülfe und jeden Aufschluß zu gewähren, welche diese für die Ausführung des Vermessungsgeschäftes von ihnen zu beanspruchen sich veranlaßt sieht. Ebenso haben die gedachten Personen den etwaigen Aufforderungen nachzukommen, welche die Vermessungsbehörde behufs Aufräumung des inneren Schiffsraumes zum Zwecke der Vermessung an sie richtet.

Ladung oder Ballast darf vor beendeter Vermessung ohne vorherige Zustimmung der Vermessungsbehörde nicht eingenommen werden. [2])

XXVIII. Sind an einem Schiffe räumliche Veränderungen durch Umbau vorgenommen worden, welche bei Ausstellung des Meßbriefes nicht berücksichtigt sind, so hat, wenn der Umbau im Inlande ausgeführt wurde, derjenige, welcher den Umbau ausgeführt, der zuständigen Vermessungsbehörde und, wenn der Umbau im Auslande ausgeführt wurde, der Führer des Schiffes der Vermessungsbehörde in dem ersten inländischen Hafen, in welchen das Schiff einläuft, eine schriftliche Anzeige von dem stattgehabten Umbau zu machen. Die Anzeige ist stets so zeitig zu machen, daß die Vermessung ungehindert stattfinden kann. Diese Verpflichtungen bestehen für die Rheder und für den Führer auch bezüglich aller Veränderungen in der Größe und Benutzung derjenigen Räume, welche gemäß den Bestimmungen unter XVI und XVII von dem Brutto-Raumgehalte in Abzug gebracht worden sind. [3])

---

[1]) Sch. V. O. § 27.
[2]) Daselbst § 28.
[3]) Daselbst §§ 29, 30.

XXIX. Die Vermessungsbehörden sind befugt, auch unaufgefordert ein Schiff der Kontrole wegen zu vermessen. Die Verpflichtungen der Rheder und des Führers (XXVII) bleiben in diesem Falle dieselben, als wenn die Vermessung auf ihren Wunsch vorgenommen wurde. Ergiebt sich bei der Vermessung, daß unangemeldete räumliche Veränderungen im Bau des Schiffes vorgenommen worden sind, so sind von den Rhedern oder von dem Führer Vermessungsgebühren zu dem unter XXX Ziffer 2 bezeichneten Betrage zu entrichten. Entgegengesetzten Falles werden Gebühren für solche Nachvermessung nicht erhoben. [1])

H. Gebühren für die Vermessung.

XXX. Die Gebühren für die Vermessung und für die Ausfertigung des Meßbriefes, einschließlich der etwaigen Stempelkosten, betragen:

1) wenn die Vermessung nach dem vollständigen Verfahren ausgeführt wurde und ein früherer deutscher Meßbrief nicht vorgezeigt werden konnte, fünf Pfennige für jedes angefangene Kubikmeter des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes, jedoch nie unter zwei Mark;
2) wenn die Erbauer, die Rheder oder der Führer des Schiffes den ihnen nach den Abschnitten XXVI bis XXVIII obliegenden Verpflichtungen nicht nachgekommen sind, oder wenn der unter XXIX erwähnte Fall vorliegt, das Doppelte der unter Nr. 1 bestimmten Gebühren;
3) in allen anderen Fällen die Hälfte der unter Nr. 1 bestimmten Gebühren. [2])

I. Technische Spezialvorschriften für das Vermessungsverfahren.

XXXI. Dieselben sind gegeben in der auf Grund des § 35 der Schiffsvermessungs-Ordnung vom Reichskanzler erlassenen Instruktion zur Schiffsvermessung vom 23. November 1872 und den Nachträgen vom 11. Juni und vom 14. November 1874. Die Instruktion behandelt namentlich:

1) die Meßinstrumente, deren Prüfung, Stempelung, Revision und Readjustirung.

---

[1]) Sch. V. O. § 31.

[2]) Daselbst § 32.

2) Die Aufnahme der Maße, und zwar
a. im allgemeinen;
b. Messung der Länge des Vermessungsdecks;
c. Bestimmung der Lage der Querschnitte unter dem Vermessungsdeck;
d. Messung der Tiefen der Querschnitte unter dem Vermessungsdeck;
e. Bestimmung der Deckbalkenbucht unter dem Vermessungsdeck;
f. Messung der Breiten der Querschnitte unter dem Vermessungsdeck;
g. Messungen in den Zwischendeck-Räumen über dem Vermessungsdeck;
h. Messungen nach dem abgekürzten Verfahren;
i. Messungen der Hauptlänge;
k. Messung der Aufbauten und der vom Brutto-Raumgehalte in Abzug zu bringenden Räume.

3) Die Berechnung der Raumgehalte. [1])

K. Vermessung für die Suezkanalfahrt.

XXXII. In Gemäßheit der im Anschluß an die von der internationalen Kommission zur Regelung der Abgaben auf dem Suezkanal vom Bundesrathe erlassenen Vorschriften, betreffend die Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal, vom 15. April 1879 [2]) kann bei den für die Fahrt durch diesen Kanal bestimmten Schiffen auf Antrag der Rheder oder Führer derselben eine Vermessung nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen, neben welchen im übrigen die Grundsätze und Vorschriften der Schiffsvermessungs-Ordnung und der dazu erlassenen Instruktion Anwendung finden, vorgenommen werden.

XXXIII. Die Ermittelung des Brutto- und des Netto-Raumgehaltes wird in folgender Weise bewirkt:

1) In den Brutto-Raumgehalt des Schiffes wird nicht nur der Raumgehalt der unter XII bezeichneten Räume in fest angebrachten Aufbauten auf dem obersten Deck, sondern der Raumgehalt aller gedeckten und geschlossenen Räume in fest angebrachten Aufbauten auf dem obersten Deck einvermessen. Gedeckte und geschlossene Räume im Sinne dieser Bestimmung sind solche Räume, welche von Bedachungen oder festen Schotten

---

[1]) Von einem näheren Eingehen auf die Instruktion, welche nur technische Details enthält, wird hier Abstand genommen.

[2]) R. C. Bl. S. 288 ff. Durch diese Vorschriften sind die älteren Bestimmungen vom 8. Juli 1874 außer Kraft gesetzt.

derart eingeschlossen sind, daß die Räume zur Stauung von Gütern oder zur Unterbringung oder sonstigen Bequemlichkeit der Passagiere oder der Schiffsbesatzung dienen können. Oeffnungen oder Lücken in den Bedachungen oder festen Schotten, welche leicht geschlossen werden können, so daß die Räume zum Transport von Gütern oder Passagieren brauchbar sind, kommen dabei nicht in Betracht.

Alle nicht geschlossenen und dem Wetter oder Seegange dauernd ausgesetzten Räume unter Schutzdecken, welche nur durch Deckstützen mit dem Schiffskörper verbunden sind, werden dagegen in den Brutto-Raumgehalt des Schiffes auch dann nicht einvermessen, wenn die Räume zum Schutze der Schiffsbesatzung und der Deckpassagiere oder zur Unterbringung von Decksladung dienen können.

2) Bei allen Schiffen wird der Raumgehalt derjenigen gedeckten und geschlossenen Räume in fest angebrachten Aufbauten auf dem obersten Deck, welche zur Bedienung des Ruders, des Gangspills und der Anker, sowie zum Aufbewahren der Karten, Signalapparate und sonstigen nautischen Instrumente gebraucht werden, vom Brutto-Raumgehalte des Schiffes in Abzug gebracht. Für diesen Abzug zusammen mit dem unter XVI bezeichneten Abzuge darf jedoch höchstens der zwanzigste Theil des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes in Anrechnung gebracht werden.

Jeder Abzug kommt in Wegfall, sobald einer der bezeichneten an sich abzugsfähigen Räume zur Aufnahme von Vorräthen oder Gütern oder zur Unterbringung oder sonstigen Bequemlichkeit der Passagiere gebraucht wird.

3) Im übrigen gelten hinsichtlich der Abzüge vom Brutto-Raumgehalte des Schiffes folgende Regeln:

a. Logirt der Kapitän des Schiffes im Navigations- oder Kartenzimmer, so darf der Abzug für den durch die Karten in Anspruch genommenen Raum 8,49 Kubikmeter = 9 Tons nicht übersteigen.

b. Für die Arzt-Kajüte darf nur dann ein Abzug gemacht werden, wenn ein Arzt sich an Bord befindet.

c. Es darf ferner in Abzug gebracht werden:

α. Ein Speisezimmer, falls dasselbe zum ausschließlichen Gebrauche für die Schiffsoffiziere und die Maschinisten dient. Der Abzug hierfür darf 11,32 Kubikmeter = 4 Tons nicht übersteigen. Derselbe ist jedoch auf Passagierschiffen, an deren Bord sich ein zum

Gebrauche für die Passagiere bestimmtes Speisezimmer überhaupt nicht befindet, nicht gestattet.

β. Ein zweites Speisezimmer, falls dasselbe zum ausschließlichen Gebrauche für den Bootsmann, Zimmermann 2c. dient. Der Abzug für dasselbe darf 7,075 Kubikmeter = 2½ Tons nicht übersteigen.

d. Ein als Badezimmer eingerichteter Raum wird in Abzug gebracht, wenn sich kein Passagier an Bord befindet und das Badezimmer zum ausschließlichen Gebrauche der Offiziere und Maschinisten dient. Ein als Badezimmer eingerichteter Raum wird in Abzug gebracht, obwohl sich Passagiere an Bord befinden, sofern das Schiff mehrere dauernd eingerichtete Badezimmer enthält. Es wird dann eines der vorhandenen Badezimmer als zum Gebrauche der Offiziere und Mannschaften bestimmt betrachtet. In keinem Falle darf jedoch der als Badezimmer zum ausschließlichen Gebrauche der Offiziere und Maschinisten in Abzug gebrachte Raum 5,66 Kubikmeter = 2 Tons übersteigen.

e. Aufwärter, Köche auf Passagierdampfschiffen und Dienstboten der Passagiere gehören nicht zur Schiffsmannschaft, für welche Räume in Abzug gebracht werden dürfen.

f. Jeder Raum, für welchen ein Abzug gemacht ist, muß an gut sichtbarer Stelle mit einer Bezeichnung versehen sein, welche die ausschließliche Bestimmung des Raumes kennzeichnet. Räume, denen diese Bezeichnung fehlt, dürfen nicht in Abzug gebracht werden.

4) Der Abzug für Maschinen-, Kessel- und Kohlenraum in Dampfschiffen erfolgt entweder

a. nach dem in den Abschnitten XVII und XVIII vorgeschriebenen Verfahren mit der Maßgabe, daß außer den dort bezeichneten Räumen auch diejenigen in den Brutto-Raumgehalt nach Nr. 1 einvermessenen gedeckten und geschlossenen Räume in fest angebrachten Aufbauten auf dem obersten Deck, welche für den Zutritt von Licht und Luft zum Maschinenraume für die wirksame Thätigkeit der Maschine bestimmt sind, in Abzug gebracht werden, oder

b. nach folgender Regel (Donau-Regel):

α. der Raumgehalt der Maschinen- und Kesselräume wird mit Ausschluß der Kohlenräume wie folgt vermessen:

Es wird die mittlere Tiefe des Raumes von der Unterkante des über der Maschine befindlichen Decks bis zur Wegerung neben

dem Kielschwein gemessen. In halber Höhe des Raumes werden ferner drei, oder wenn erforderlich mehr als drei Breiten gemessen, und zwar eine Breite an jedem Endpunkte und die dritte in der Mitte der Länge. Aus den gemessenen Breiten wird das Mittel genommen. Sodann wird die mittlere Länge des Raumes zwischen den denselben vorn und hinten begrenzenden Querschotten gemessen, mit Ausnahme jedoch derjenigen Theile der ersteren, welche nicht thatsächlich von der Maschine und den Dampfkesseln eingenommen werden oder zur wirksamen Thätigkeit derselben nothwendig sind. Die so ermittelten Dimensionen der Länge, Breite und Tiefe werden mit einander multiplizirt und ergiebt das Produkt den körperlichen Inhalt des Raumes unter dem Deck über dem Maschinenraume.

Ist das erwähnte Deck nicht das oberste Deck des Schiffes, so wird der körperliche Inhalt des Raumes beziehungsweise der Räume zwischen dem bereits gemessenen und dem obersten Deck, soweit sie für die Maschine oder für den Zutritt von Licht und Luft zum Maschinenraume abgeschieden sind, in der Weise ermittelt, daß für jeden seine mittlere Länge, mittlere Breite und mittlere Tiefe mit einander multiplizirt werden. Der Gesammtinhalt aller dieser Räume wird sodann dem Inhalt des übrigen Maschinenraumes zugerechnet.

Befinden sich die Maschine und die Dampfkessel in selbstständigen Abtheilungen, so wird der körperliche Inhalt jeder Abtheilung nach den vorstehenden Regeln ermittelt und die Summe des Raumgehaltes desselben gilt als der Inhalt des ganzen Raumes.

Bei Schraubendampfschiffen gehört auch der von dem Wellentunnel eingenommene Raum zu den zu vermessenden Maschinenräumen. Zur Ermittelung des körperlichen Inhalts desselben werden die mittlere Länge, mittlere Breite und mittlere Tiefe des Tunnels mit einander multiplizirt.

β. Der Raumgehalt der Kohlenbehälter wird nicht vermessen, sondern bei Schraubendampfschiffen auf 0,75, bei Räderdampfschiffen auf 0,50 der nach α ermittelten Maschinen- und Kesselräume angenommen. Mit Ausnahme des im zweiten Satze des Abschnitts XVII bezeichneten Falles darf jedoch der Abzug für Maschinen-, Kessel- und Kohlenraum in Dampfschiffen die Hälfte des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes nicht übersteigen.

XXXIV. **Die Ausfertigung der Meßbriefe** erfolgt auf Grund der Ermittelung des Brutto- und Netto-Raumgehaltes (XXXIII) durch die Revisionsbehörde nach dem in der Anlage C mitgetheilten Formular. Eine Abschrift des Meßbriefes und des zugehörigen Vermessungsprotokolls ist dem Reichskanzler einzureichen.

XXXV. **Die Gebühren** für das Ermittelungsverfahren und die Ausfertigung der Meßbriefe betragen 5 Pfennige für jedes angefangene Kubikmeter des Gesammt-Raumgehaltes der über dem Vermessungsdeck belegenen Räume des Schiffes.

L. Reziproke Anerkennung der Schiffsvermessungen im internationalen Verkehr.

XXXVI. Der Umstand, daß die dem deutschen Vermessungssystem zu Grunde liegende Moorsomsche Methode fast allgemein von den Seestaaten adoptirt ist, hat zu einer Reihe internationaler Vereinbarungen wegen gegenseitiger Anerkennung der nach diesem Verfahren erfolgten Vermessungen geführt und demzufolge zur Befreiung der deutschen Kauffahrteischiffe von der Umvermessung in den betreffenden fremden Staaten und der bezüglichen fremden Schiffe von der Umvermessung in deutschen Häfen, mit denjenigen Maßgaben jedoch, welche in Rücksicht auf die von einander abweichenden Bestimmungen der verschiedenen Gesetzgebungen in Betreff der Abzüge vom Brutto-Raumgehalte zweckmäßig oder nothwendig erschienen. Solche Vereinbarungen sind bisher getroffen mit Chili, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Schweden, Spanien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika. S. Anlage D.

§ 8.

Nationalität der Seeschiffe und ihre Berechtigung zur Führung der Reichsflagge.

1) Verfassung des Norddeutschen Bundes bezw. des Deutschen Bundes und des Deutschen Reiches Art. 53 bis 55.

2) Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867 (B. G. Bl. S. 35 bis 39), in Kraft seit dem 1. April 1868, Reichsgesetz in Gemäßheit des § 2 des Gesetzes vom 16. April 1871, betreffend die Verfassung des Deutschen Reiches in Verbindung mit Art. 80 I. Nr. 2 der Verfassung des Deutschen Bundes. S. auch § 2 des

Gesetzes, betreffend die Einführung Norddeutscher Bundesgesetze in Bayern, vom 22. April 1871 (B. G. Bl. S. 87).

3) Verordnung, betreffend die Bundesflagge für Kauffahrteischiffe, vom 25. Oktober 1867 (B. G. Bl. S. 39).

4) Gesetz, betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 28. Juni 1873 (R. G. Bl. S. 184).

5) Vorschriften über die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe (erlassen vom Reichskanzler) vom 13. November 1873 (R. G. Bl. S. 367 ff.).

6) Anweisung für die deutschen Schiffsregisterbehörden, betreffend die Eintragung der nach der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 ermittelten Vermessungs-Ergebnisse in die Schiffscertifikat-Formulare, vom 5. Januar 1873 (R. C. Bl. S. 156).

7) Anweisung für die deutschen Schiffsregisterbehörden wegen Bezeichnung der Ladungsfähigkeit der im Auslande erworbenen, im Inlande noch nicht vermessenen deutschen Schiffe in den Schiffsregistern und Schiffscertifikaten vom 13. Februar 1874 (R. C. Bl. S. 223 f.).

A. Nationalität und Flagge.

I. Die Nationalität oder Staatszugehörigkeit eines Schiffes ist die Grundlage für die staatliche Einwirkung auf den ordnungsmäßigen Betrieb der Seefahrt, für den Rechtsschutz auf maritimem Gebiete. Demgemäß muß jedes Seeschiff seine Nationalität nachweisen können. Zum Nachweise dienen die Schiffspapiere und die Nationalflagge, letztere als das äußerliche Kennzeichen der Zugehörigkeit eines Schiffes zu einem bestimmten Staate.

II. Das Recht der Kauffahrteischiffe, seine Flagge zu führen, macht jeder Staat von bestimmten Erfordernissen abhängig, welche durch politische, kommerzielle, industrielle oder finanzielle Rücksichten bedingt sind.

Unberechtigtes Führen einer Nationalflagge unterliegt grundsätzlich der Ahndung seitens desjenigen Staates, dessen Flagge widerrechtlich geführt wird. Aber auch der fremde Staat, in dessen Gebiete der Mißbrauch geschieht, kann dagegen einschreiten. [1])

---

[1]) Ein Beispiel konventioneller Festsetzung nach dieser Richtung hin bietet die Zusatz-Konvention zu dem deutsch-chinesischen Freundschafts-, Schifffahrts- und Handelsvertrage vom 2. September 1861 nebst erläuternden Spezialbestimmungen vom 31. März 1880 (R. G. Bl. S. 261 ff.), woselbst im Art. 5 bestimmt ist: „Chinesische Schiffe dürfen sich nicht der deutschen Flagge bedienen. Ebensowenig dürfen deutsche Schiffe sich der chinesischen Flagge bedienen.“ § 5 der Spezialbestimmungen ergänzt diese Abmachung dahin: „Schiffe aller Art, welche chinesischen Unterthanen gehören, dürfen sich nicht der deutschen Flagge bedienen. Liegen bestimmte Verdachtsgründe vor, daß dies dennoch geschehen ist, so wird die be-

III. Für deutsche Schiffe ist die Materie einheitlich geregelt nach Errichtung des Norddeutschen Bundes. Nach den Artikeln 54 und 55 der Verfassung desselben bilden die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten eine einheitliche Handelsmarine, deren Flagge, ebenso wie diejenige der Kriegsmarine, schwarz-weiß-roth ist; gleichzeitig ist die Regelung der Schiffscertifikate dem Bunde übertragen. Die in Gemäßheit dieser leitenden Prinzipien zunächst erlassenen besonderen Vorschriften sind enthalten in dem Gesetze, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867 und in der Verordnung, betreffend die Bundesflagge der Kauffahrteischiffe, von demselben Tage. An Stelle des Ausdrucks „Bundesflagge" ist inzwischen die Bezeichnung „Reichsflagge" getreten.[1])

Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten haben als Nationalflagge ausschließlich die Reichsflagge zu führen.[2]) Mit diesem Satze ist die Unzulässigkeit der Führung der Landesflaggen der einzelnen Bundesseestaaten zur Kennzeichnung der Nationalität für den Seeschifffahrtsverkehr proklamirt. Diese Flaggen tragen demgemäß nicht mehr den Charakter von Nationalflaggen im Sinne des öffentlichen Seerechts. Auch wenn

---

treffende chinesische Behörde an den deutschen Konsul eine amtliche Mittheilung darüber richten, und stellt sich bei der infolge dessen eingeleiteten Untersuchung heraus, daß das Schiff in der That nicht zur Führung der deutschen Flagge berechtigt gewesen ist, so sollen das Schiff sowie auch die darauf vorgefundenen Waaren, soweit dieselben chinesischen Kaufleuten gehören, sofort den chinesischen Behörden zur weiteren Veranlassung ausgeliefert werden. Zeigt es sich, daß deutsche Staatsangehörige von dem Sachverhalte Kenntniß und an der Ausübung dieser Ungehörigkeit Theil gehabt haben, so verfallen die auf dem Schiffe vorgefundenen, ihnen gehörigen Waaren sämmtlich der Konfiskation, sie selber aber der gesetzmäßigen Strafe. — Falls ein deutsches Schiff unberechtigter Weise die chinesische Flagge führt, so soll, falls die von den chinesischen Behörden geführte Untersuchung feststellt, daß das Schiff in der That nicht zur Führung der chinesischen Flagge berechtigt gewesen ist, das Schiff sowie die darauf vorgefundenen Waaren, soweit dieselben deutschen Kaufleuten gehören, sofort dem deutschen Konsul zur weiteren Veranlassung und Bestrafung der Schuldigen ausgeliefert werden. Zeigt es sich, daß deutsche Waareneigenthümer von dem Sachverhalte Kenntniß und an der Ausführung dieser Ungehörigkeit Theil gehabt haben, so verfallen die auf dem Schiffe vorgefundenen, ihnen gehörigen Waaren sämmtlich der Konfiskation seitens der chinesischen Behörden. Die Chinesen gehörigen Waaren können von den chinesischen Behörden sofort mit Beschlag belegt werden."

[1]) G., betr. die Verfassung des Deutschen Reiches, vom 16. April 1871, § 2 Abs. 2.

[2]) G. vom 25. Oktober 1867, § 1.

ein Kauffahrteischiff deutscher Rhederei auf den Schutz des Reiches verzichten wollte, würde es doch nicht für befugt erachtet werden können, die Landesflagge seines Heimathsstaates als Nationalflagge zu führen; vielmehr würde es sich durch die Führung einer solchen, weder im internationalen Seeverkehr noch im deutschen Seerecht anerkannten Flagge denationalisiren.[1])

Dagegen steht der Verwendung von Landesflaggen als Dekorationsflaggen nichts entgegen, wie denn auch Flaggen mit dem Namen des Schiffes, dem Wappen oder dem Namen des Heimathsplatzes geführt werden dürfen — nur nicht an dem Orte, wo die Nationalflagge zu führen ist (s. unter IV).

IV. Wie in vielen Flotten, ist auch in der Deutschen Marine die Flagge der Staatsschiffe eine andere als diejenige der Privatschiffe, insbesondere der Kauffahrteischiffe.

a. Die durch Königliche Ordre vom 4. Juli 1867 an Stelle der preußischen Kriegsflagge für die Bundes-Kriegsmarine eingeführte Flagge ist im Grundton weiß; auf etwa zwei Fünftel ihrer Länge, von der Flaggenstange an gerechnet, wird dieselbe durch ein schwarzes, weiß gerändertes Kreuz in vier Felder getheilt; das Kreuz trägt in seiner Mitte ein Medaillon, in welchem sich der preußische heraldische Adler befindet; das obere der an der Flaggenstange befindlichen Felder wird durch die deutschen Farben schwarz, weiß und roth ausgefüllt und trägt in seiner Mitte das eiserne Kreuz von 1813, derartig, daß dasselbe mit seinem oberen und unteren Balken in den schwarzen beziehungsweise rothen Streifen hineinragt.

Die Kriegsflagge darf nur geführt werden:

1) von den Kriegsschiffen und Kriegsfahrzeugen der Kaiserlichen Marine;
2) von den deutschen Küstenbefestigungen;
3) von den der Kaiserlichen Marine zugehörigen Etablissements und sonstigen Anstalten;
4) von den obersten Reichsbehörden;

---

[1]) Ueber die Bedeutung der Nationalität der Schiffe im internationalen Verkehr s. bei Perels, a. a. O. § 7. — Meves, Die strafrechtlichen Bestimmungen rc., bemerkt zu § 1 des G. vom 25. Oktober 1867: „Allerdings ist die Führung der Reichsflagge keine Pflicht des Kauffahrteischiffes, deren Nichterfüllung mit Strafe bedroht ist. Wenn jedoch das Schiff von seiner Nationalität Gebrauch machen will oder muß, wenn es die nur den deutschen Schiffen zustehenden Rechte ausüben oder den Schutz des Deutschen Reiches auf der See oder im Auslande beanspruchen will, ist es verpflichtet, durch die Flagge seine Nationalität kund zu geben."

5) von den Gesandtschaften und Konsuln des Deutschen Reiches, welche letzteren aber auch die Handelsflagge führen können.[1])

b. Die Kriegsflagge (a) mit einem besonderen Abzeichen haben alle Regierungsfahrzeuge des Reiches zu führen. Das Abzeichen in der Größe des eisernen Kreuzes befindet sich in der unteren Ecke zunächst dem Flaggstock und besteht:

1) für die Last-, Arbeits- 2c., sowie für gemiethete Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine in vier rothen mit den Spitzen gegen einander gekehrten Ankern, deren Tauringe die vier Ecken eines Quadrats bilden;
2) für die Zollfahrzeuge in einem blauen Anker zwischen den rothen Buchstaben K und Z;
3) für die Postschiffe in einem gelben Posthorn;
4) für die Lootsenfahrzeuge in zwei gekreuzten blauen Ankern;
5) für die übrigen zum Ressort des Handels gehörigen Regierungsfahrzeuge in einem blauen Anker.

Die vorgenannten Fahrzeuge sind auch zur Führung einer Gösch auf dem Bugspriet, bestehend aus einer schwarz-weiß-roth gestreiften vierkantigen Flagge mit ihrem besonderen Abzeichen (an Stelle des eisernen Kreuzes in der Gösch der Kriegsfahrzeuge), berechtigt. Zur Führung des Wimpels dagegen sind sie nur befugt, wenn sie von einem im aktiven Dienste befindlichen Seeoffizier der Kaiserlichen Marine befehligt werden.

Die zur Beförderung der Reichspost dienenden, nicht zu den Regierungsfahrzeugen gehörenden deutschen Schiffe haben für die Zeit, in welcher sie diese Post an Bord haben, neben der am Heck oder an der Gaffel zu führenden Reichsflagge der Handelsmarine (c) die Reichs-Postflagge (b. 3) als besonderes Abzeichen im Großtop zu hissen.[2])

c. Die Nationalflagge der deutschen Kauffahrteischiffe bildet ein längliches Rechteck, bestehend aus drei gleich breiten horizontalen Streifen, von welchen der obere schwarz, der mittlere weiß und der untere roth ist. Das Verhältniß der Höhe der Flagge zur Länge ist wie zwei zu drei. Die Flagge wird von den Schiffen am Fock- oder am hinteren Maste — und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Top oder im Want — geführt. Ein besonderes Abzeichen

---

[1]) Flaggen- und Salut-Reglement vom 21. Mai 1878, § 13; K. J. zu § 1 des K. G. Nr. 7.

[2]) Flaggen- und Salut-Reglement, §§ 14 bis 16., Kaiserliche V. vom 11. November 1869.



in der Flagge oder einen Wimpel zu führen, ähnlich demjenigen der Kaiserlichen Marine, ist den Kauffahrteischiffen nicht gestattet.[1])

In Betreff der Flaggenführung seitens der in deutschem Eigenthume befindlichen Privatschiffe, welche nicht zu der Kategorie der Kauffahrteischiffe (§ 5) gehören, enthält das deutsche Seerecht keinerlei Bestimmung. Der Natur der Verhältnisse des Seeverkehrs entspricht es aber, wenn solche Schiffe, wie Jachten, ferner zu wissenschaftlichen Expeditionen bestimmte Fahrzeuge u. s. w., sich der Nationalflagge der Kauffahrteischiffe bedienen. Für den internationalen Verkehr erscheint dies geradezu unerläßlich. S. auch unter XIII.

V. Außer zur Bezeichnung der Nationalität wird die Nationalflagge auch gebraucht, um gewissen Thatsachen und Absichten Ausdruck zu geben, namentlich zum Salut, ferner halbstocks gehißt als Zeichen der Trauer, geknotet (in Schau) als Nothzeichen, im Großtop oder in allen Toppen bei feierlichen Gelegenheiten; auch wird wohl die Nationalflagge im Vortop als Quarantaine-Abzeichen gesetzt. In Betreff der Lootsenflagge s. § 55.

B. Das Recht zur Führung der Reichsflagge.

VI. Zur Führung der Reichsflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dann befugt, wenn sie sich in dem ausschließlichen Eigenthume solcher Personen befinden, welchen das Reichsindigenat[2]) zusteht.[3]) Das Reichsindigenat ist bedingt durch die Angehörigkeit zu einem deutschen Bundesstaate. Ob solche Personen ihren Wohnsitz im Inlande haben oder nicht, kommt für die Frage der Staatsangehörigkeit nicht in Betracht. Den gedachten Personen werden gleich geachtet: die im Reichsgebiete errichteten Aktiengesellschaften[4]) und Kommanditgesellschaften auf Aktien, sowie die nach Maßgabe des preußischen Gesetzes vom 27. März 1867 und des Bundesgesetzes vom 4. Juli 1868, betreffend die privatrechtliche Stellung der Erwerbs- und Wirthschafts-

---

1) V. vom 25. Oktober 1867. — Wegen Ueberwachung der Beobachtung dieser Vorschriften s. unter I.

2) R. V. Art. 3; G. über die Erwerbung und den Verlust der Bundes- und Staatsangehörigkeit vom 1. Juni 1870 (B. G. Bl. S. 355 ff.), jetzt Reichsgesetz.

3) G. vom 25. Oktober 1867, § 2.

4) Demgemäß kann die Zweigniederlassung einer ausländischen Aktiengesellschaft für ein ihr gehöriges Schiff das Recht zur Führung der Reichsflagge nicht erwerben. Neves, a. a. O. S. 8.

genossenschaften (inzwischen zum Reichsgesetz erklärt), eingetragenen Genossenschaften, sofern diese Gesellschaften und Genossenschaften innerhalb des Reichsgebietes ihren Sitz haben und bei den Kommanditgesellschaften auf Aktien allen persönlich haftenden Gesellschaftern, als deren Trägern, das Reichsindigenat zusteht. [1]) Die Nationalität der Vorstandsmitglieder und der Aktionäre kommt im übrigen nicht in Betracht.

Von anderen Bedingungen ist das Recht, die Reichsflagge zu führen, nicht abhängig; insbesondere ist der Ort der Erbauung des Schiffes, die Staatsangehörigkeit des Schiffers, der Schiffsoffiziere und der Schiffsmannschaft ohne Belang; nur muß selbstverständlich ein Ausländer, wenn er als Schiffer, Steuermann oder Maschinist eines deutschen Kauffahrteischiffes zugelassen werden will, den Vorschriften der Reichsgesetzgebung über die Befugniß zur Ausübung des Gewerbes als Schiffer, Steuermann oder Seedampfschiffsmaschinist zuvor genügt haben. S. §§ 13 bis 15.

VII. Das Recht, die Reichsflagge zu führen, schließt in der Regel noch nicht die Befugniß ein, dieses Recht auszuüben. Diese Befugniß der Kauffahrteischiffe ist vielmehr abhängig von zwei weiteren Voraussetzungen, nämlich:

a. der Eintragung in das Schiffsregister,

b. der Ausfertigung des Certifikates,

beziehungsweise von der Ertheilung eines Flaggenattestes (s. unter G). [2])

Jedoch sind Kauffahrteischiffe von nicht mehr als fünfzig Kubikmeter Brutto-Raumgehalt zur Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, auch ohne Eintragung in das Schiffsregister und Ertheilung des Certfikates befugt. [3])

---

[1]) G. vom 25. Oktober 1867, § 2.

[2]) G. vom 25. Oktober 1867, §§ 10 und 16.

[3]) G. vom 28. Juni 1873, § 1. Durch diese Bestimmung hat der in § 17 des G. vom 25. Oktober 1867 der Landesgesetzgebung eingeräumt gewesene Vorbehalt, zu bestimmen, daß und welche kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) zur Ausübung des Rechts, die Bundesflagge zu führen, auch ohne jene Voraussetzungen befugt seien, seine Erledigung gefunden. In den Motiven des G. vom 28. Juni 1873 heißt es zu § 1: „Der § 17 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 behielt den Landesgesetzen das Recht vor, zu bestimmen,

> „daß und welche kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) zur Ausübung des Rechts, die Bundesflagge zu führen, auch ohne vorherige Eintragung in das Schiffsregister und Ertheilung des Certifikates befugt seien."

Der Umfang, in welchem die Landesgesetzgebungen der Bundesseestaaten von diesem Rechte Gebrauch gemacht haben, ist ein sehr verschiedenartiger. Es stimmen

Fünfzig Kubikmeter Raumgehalt in diesem Sinne ist zu rechnen
a. bei Segelschiffen gleich 22 Tonnen zu 1000 Kilogramm,
b. bei Dampfschiffen gleich 15 Tonnen zu 1000 Kilogramm

---

hierin weder die betheiligten Staaten unter einander überein, noch ist der Gegenstand innerhalb jedes einzelnen Staates gleichmäßig geregelt worden. In einigen Theilen des Bundesgebietes werden alle Schiffe registrirt, die zum Erwerbe durch die Seefahrt benutzt werden können, mögen sie für solchen Erwerb auch nicht ausschließlich bestimmt sein; in anderen Theilen des Bundesgebietes dagegen wird der Kreis der zu registrirenden Schiffe enger gefaßt und werden nur diejenigen Schiffe in das Schiffsregister eingetragen, welche zu größeren Seereisen gebraucht werden.

Da der Werth der die gesammte deutsche Handelsmarine umfassenden amtlichen Schiffsverzeichnisse mit dadurch bedingt wird, daß die Aufnahme der in den einzelnen Bundesstaaten heimathsberechtigten Kauffahrteischiffe in das Schiffsregister und demnächst in die amtliche Schiffsliste, sowie in das alphabetische Schiffsverzeichniß nach gleichartigen Grundsätzen erfolgt, so ist schon deshalb die Herbeiführung einer Uebereinstimmung unter den bezüglichen innerhalb des Bundesgebietes jetzt in Geltung stehenden Vorschriften wünschenswerth. Außer diesem Interesse weisen aber auch allgemeinere Rücksichten völkerrechtlicher und internationaler Natur darauf hin, die Registrirungspflicht und die damit im Zusammenhange stehende Pflicht zur Führung der Certifikate für die Kauffahrteischiffe der Bundesseestaaten gleichmäßig zu regeln. Schon die Erwägung, daß die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten eine einheitliche Handelsmarine bilden und die deutsche Flagge unter dem Schutze des Reiches steht, dürfte dazu führen, die Feststellung einer für alle Bundesstaaten gleichen Norm für die Verpflichtung zur Eintragung der Schiffe in das Schiffsregister als im Bedürfniß liegend anzuerkennen.

Eine vollständig befriedigende Lösung der obenerwähnten, mit der Registrirungspflicht zusammenhängenden Inkongruenzen ist jedoch nur zu erreichen, wenn alle zur Zeit darüber bestehenden partikularrechtlichen Normen und der ihnen zu Grunde liegende Vorbehalt des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 durch eine einheitliche Bestimmung der Reichsgesetzgebung ersetzt wird.

Diesen Zweck verfolgt § 1 des vorliegenden Entwurfes. Einerseits sollen danach *alle* zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten *deutschen Schiffe*, welche die in dem Paragraphen angegebene Größe überschreiten, zur Eintragung in das Schiffsregister verpflichtet sein. Andererseits soll aber dadurch auch dem *kleinsten* Seefahrzeuge das Recht zur Eintragung in das Schiffsregister und der erst durch die Einregistrirung in vollem Umfange gesicherte Schutz im internationalen Verkehre offen gehalten und demgemäß jedes Kauffahrteischiff, für welches eine Pflicht zur Eintragung nicht besteht, auf Verlangen des Eigenthümers zur Registrirung zugelassen werden. Ist ein solches einmal eingetragen, so finden auf dasselbe fortan alle für einregistrirte Schiffe bestehenden Vorschriften (§§ 11 ff. des Gesetzes vom 25. Oktober 1867) von selbst Anwendung.

Die Grenze der Registrirungspflicht ist im öffentlichen Interesse so zu ziehen, daß möglichst alle nach ausländischen Häfen gehenden oder sonst in internationale

derjenigen Tragfähigkeit, welche in den vor dem 1. Januar 1873 für deutsche Schiffe ausgefertigten Meßbriefen aufgeführt ist. [1])

C. Die Registrirung der Kauffahrteischiffe.

VIII. Jedes Kauffahrteischiff, bei welchem die unter VI gedachten Voraussetzungen zutreffen, muß auf Antrag des Eigenthümers zur Registrirung zugelassen werden, mithin auch ein Kauffahrteischiff von nicht mehr als fünfzig Kubikmeter Brutto-Raumgehalt.

IX. Die Registrirung erfolgt bei den von einzelnen Bundesseestaaten zur Führung der Schiffsregister bestellten Behörden. [2])

Beziehungen tretenden Schiffe zur Registrirung verpflichtet werden. Zu diesem Zwecke empfiehlt sich die Festsetzung einer Minimalgröße von

„50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt"

für die registrirungspflichtigen Schiffe. Dieser Größe entsprechen etwa 18 britische Register-Tons Brutto-Raumgehalt, oder etwa 22 Tonnen zu 1000 Kilogramm derjenigen Tragfähigkeit, welche in den vor dem 1. Januar d. J. ausgestellten deutschen Meßbriefen aufgeführt ist. Diese Größe dürfte einerseits tief genug greifen, um für die große Mehrzahl aller Fälle das öffentliche Interesse zu sichern, und andererseits hoch genug, um mit wenigen Ausnahmen alle diejenigen Schiffe freizulassen, für welche in der Registrirung nur eine lästige Verpflichtung ohne entsprechenden Nutzen zu erblicken ist. Dem „Brutto-Raumgehalte" gebührt vor dem „Netto-Raumgehalte" deshalb der Vorzug, weil er die wirkliche Größe jedes Schiffes nicht nur am richtigsten, sondern auch am unveränderlichsten darstellt, während der Netto-Raumgehalt, da derselbe von der inneren Einrichtung der Schiffe wesentlich abhängt, der Veränderung leicht und häufig unterworfen ist.

Die Vorschriften des Entwurfes treten, sobald derselbe Gesetzeskraft erlangt, allgemein in Geltung; die Bestimmung des § 1 wird daher von diesem Zeitpunkte ab auch auf diejenigen zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe Anwendung finden, welche nach der bisherigen Gesetzgebung, obwohl ihr Brutto-Raumgehalt mehr als 50 Kubikmeter beträgt, gegenwärtig ohne Eintragung in das Schiffsregister ꝛc. zur Führung der Reichsflagge befugt sind. Auch diese Schiffe werden mithin fortan der Eintragungspflicht unterliegen."

[1]) Vorschr. vom 13. November 1873, § 3.

[2]) G. vom 25. Oktober 1867, § 3. — Der Erlaß von Dienstanweisungen für die Schiffsregister-Behörden steht den Landesregierungen zu und die vor dem G. vom 25. Oktober 1867 erlassenen landesgesetzlichen Bestimmungen über die Führung der Schiffsregister finden auch auf die nach diesem G. zu führenden Schiffsregister Anwendung, soweit sie mit den Vorschriften desselben sich vertragen und unbeschadet ihrer späteren Aenderung auf landesgesetzlichem Wege (G. vom 25. Oktober 1867, § 19). Ingleichen sind in Betreff der Gebühren und Kosten

X. Das Schiffsregister ist öffentlich. Die Einsicht desselben ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem Jeden gestattet. [1]) Ein Schiff kann nur in das Schiffsregister desjenigen Hafens eingetragen werden, von welchem aus die Seefahrt mit ihm betrieben werden soll. [2]) Die Wahl dieses Hafens, Heimathshafen oder Registerhafen genannt, welcher als das eigentliche Domizil des Schiffes gilt, steht dem Rheder zu. [3]) Jedes Schiff kann nur einmal registrirt werden. Ist also ein Schiff einmal registrirt worden, so kann seine Aufnahme in ein anderes Schiffsregister erst erfolgen, nachdem die Austragung in dem ersteren geschehen ist. Ein jedes Schiff wird in das Schiffsregister unter einer besonderen Ordnungsnummer eingetragen. Die Eintragung muß enthalten: [4])

1) den Namen und die Gattung des Schiffes (ob Barke, Brigg u. s. w.); [5])
2) seine Größe und die nach der Größe berechnete Tragfähigkeit; [6])
3) die Zeit und den Ort seiner Erbauung, oder, wenn es die Flagge eines nicht zum Deutschen Reiche gehörenden Landes geführt hat,

---

für die Eintragungen und für die Ausfertigung der Certifikate die Landesgesetze maßgebend.

Das Verzeichniß der in den Bundesseestaaten fungirenden Schiffsregister-Behörden ist in der Anlage E. mitgetheilt.

1) G. vom 25. Oktober 1867, § 4.

2) Daselbst § 5.

3) Der Heimathshafen kommt im deutschen Rechte ferner in Betracht in folgenden Verhältnissen: H. G. B. Art. 455, 469, 473, 475, 495, 496, 503, 520, 521, 523, 681, 757 Z. 7; in der S. O. §§ 21, 42, 45, 101; im S. U. G. § 5; endlich auch in Betreff der Besteuerung der seemännischen Gewerbe, s. § 13, IV. In Gemäßheit des Art. 448 H. G. B. sind in der Gesetzgebung der jetzigen preußischen Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein von Oldenburg, Bremen, Hamburg und Lübeck Bestimmungen getroffen, wonach die Vorschriften des H. G. B., welche sich auf den Aufenthalt von Schiffen im Heimathshafen beziehen, auf andere Häfen des Reviers dieses Hafens ausgedehnt worden sind. Das Nähere hierüber s. bei Lewis, Note zu Art. 448.

Ein Verzeichniß sämmtlicher deutscher Heimathshäfen s. im Handbuche für die deutsche Handelsmarine.

4) G. vom 25. Oktober 1867, § 6.

5) Ferner wird das Unterscheidungssignal, bestehend aus vier Buchstaben, eingetragen.

6) S. § 7. — Wegen Bezeichnung der Ladungsfähigkeit der im Auslande erworbenen, im Inlande noch nicht vermessenen deutschen Schiffe in den Schiffsregistern und Schiffscertifikaten s. die Anweisung an die Schiffsregister-Behörden vom 13. Februar 1874 (Anlage F.).

den Thatumstand, wodurch es das Recht, die Reichsflagge zu führen, erlangt hat, und außerdem, wenn thunlich, die Zeit und den Ort der Erbauung;

4) den Heimathshafen;

5) den Namen und die nähere Bezeichnung des Rheders, oder, wenn eine Rhederei besteht, den Namen und die nähere Bezeichnung aller Mitrheder und die Größe der Schiffspart eines Jeden; ist eine Handelsgesellschaft Rheder oder Mitrheder, so sind die Firma und der Ort, an welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, und, wenn die Gesellschaft nicht eine Aktiengesellschaft ist, die Namen und die nähere Bezeichnung aller die Handelsgesellschaft bildenden Gesellschafter einzutragen;[1]) bei der Kommanditgesellschaft auf Aktien genügt statt der Eintragung aller Gesellschafter die Eintragung aller persönlich haftenden Gesellschafter;

6) den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Eigenthums des Schiffes oder der einzelnen Schiffsparten beruht;

7) die Nationalität des Rheders oder der Mitrheder;

8) den Tag der Eintragung des Schiffes.

Die Eintragung in das Schiffsregister darf erst geschehen, nachdem

a. das Recht desselben, die Reichsflagge zu führen,

b. alle vorgedachten unter Ziffer 1 bis 7 bezeichneten Thatsachen glaubhaft nachgewiesen sind.[2])

Die Eintragung der Verpfändung des Schiffes und einzelner Schiffsparten ist nur partikularrechtlich vorgeschrieben.[3])

---

[1]) Der stille Gesellschafter (H. G. B. Art. 250 ff.) kommt hier nicht in Betracht.

[2]) G. vom 25. Oktober 1867, § 7.

[3]) Durch Art. 59 des preußischen E. G. zum H. G. B. vom 24. Juni 1861 für diejenigen preußischen Landestheile, in welchen das Allgemeine Landrecht gilt. Die hiernach an Stelle der §§ 302 bis 307 und 313 Th. I. Tit. 20 A. L. R. getretenen Vorschriften lauten:

§ 1. Die Verpfändung muß in das Schiffsregister eingetragen werden. — Die Eintragung erfolgt von dem Gericht, welches das Schiffsregister führt. — Sie muß enthalten:

1) den Namen des Gläubigers;

2) die Forderung, für welche die Verpfändung geschehen ist;

3) die Bezugnahme auf die Verpfändungsurkunde, unter Bezeichnung des Ortes und des Datums der Ausstellung;

4) die Zeit der Eintragung.

Die geschehene Eintragung ist von dem Gericht auf der Verpfändungsurkunde und auf dem Certifikate des Pfandbestellers zu vermerken.

§ 2. Durch die Eintragung in das Schiffsregister wird die Verpfändung

D. Das Schiffscertifikat.

XI. Ueber die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister wird von der Registerbehörde eine mit dem Inhalte der Eintragung übereinstimmende Urkunde, das Certifikat, ausgefertigt. Das Certifikat muß außerdem bezeugen, daß der Nachweis des Rechts, die Reichsflagge zu führen, und der unter X Ziffer 1 bis 7 bezeichneten Thatsachen erfolgt, und daß das Schiff zur Führung der Reichsflagge befugt sei.[1])

In Gemäßheit des Artikels 54 der Reichsverfassung hat der Bundesrath durch Beschluß vom 21. Dezember 1872 ein einheitliches Formular für Schiffscertifikate festgestellt. S. Anlage G.

Zur Sicherung eines möglichst gleichmäßigen Verfahrens bei Eintragungen in die Certifikate, sowie namentlich um die in die Certifikate einzutragenden Ergebnisse der nach der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 erfolgten Vermessungen in außerdeutschen Häfen leichter erkennbar zu machen, sind an sämmtliche Schiffsregister-Behörden übereinstimmende Anweisungen erlassen.[2])

Durch das Certifikat wird das Recht, die Reichsflagge zu führen, nachgewiesen. Es bedarf deshalb für diesen Nachweis anderweiter Papiere, insbesondere eines Seepasses, nicht.[3])

---

selbst vollzogen. — So lange die Verpfändung in das Schiffsregister eingetragen ist, kommen dem Gläubiger die Rechte eines wirklichen Pfandinhabers zu. — Die Eintragung der Verpfändung wird nach der Aufhebung des Pfandrechts im Schiffsregister gelöscht.

§ 3. Unter den in das Schiffsregister eingetragenen Pfandrechten bestimmt sich das Vorrecht nach der Zeitfolge der Eintragung.

Diese Vorschriften sind durch die G. über das Grundbuchwesen und die Verpfändung von Seeschiffen in Neuvorpommern und Rügen vom 26. Mai 1873 (G. S. S. 229 ff.) und in der Provinz Schleswig-Holstein vom 27. Mai 1873 (G. S. S. 241 ff.) auch für diese Theile der preußischen Monarchie eingeführt worden.

Ferner ist die Eintragung der Verpfändung vorgeschrieben für mecklenburgische Schiffe durch die Großh. V., betreffend die Verpfändung von Seeschiffen und Schiffsparten, vom 18. März 1881 (Reg. Bl. für das Großh. Mecklenburg-Schwerin, 1881, S. 91 ff.).

[1]) G. vom 25. Oktober 1867, § 8.

[2]) Mitgetheilt durch die Bekanntmachung des Reichskanzleramtes vom 5. Januar 1873. S. Anlage H.

[3]) G. vom 25. Oktober 1867, § 9. — Der Seepaß oder Seebrief ist eine amtliche Legitimation des Schiffers, mit einem bestimmten Schiffe unter nationaler Flagge die Seefahrt zu betreiben. Das Formular eines solchen für preußische Handelsschiffe s. im Pr. H. A. 1861, II. S. 97, 98.

An Stelle eines nach glaubhaft geführtem Nachweise vernichteten oder abhanden gekommenen Certifikates wird die Schiffsregister-Behörde auf den Antrag des Berechtigten ein neues Certifikat auszufertigen haben.[1])

XII. Die in Gemäßheit des § 2 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 (s. oben VI) zur Führung der Bundesflagge berechtigten Schiffe, welche vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes auf Grund der Artikel 432 ff. des Handelsgesetzbuchs in das Schiffsregister eines Bundesstaates bereits eingetragen und mit Certifikaten behufs Führung der Landesflagge versehen waren, brauchten zur Ausübung des Rechts, die Bundesflagge zu führen, nicht von Neuem in das Schiffsregister eingetragen und mit neuen Certifikaten versehen zu werden.[2])

XIII. Privatschiffen, welche nicht zur Kategorie der Kauffahrteischiffe gehören (IV), kann ein Certifikat nicht ertheilt werden, weil sie nicht zur Registrirung zugelassen werden. Sie werden sich mithin, wenn sie in den internationalen Verkehr treten, d. i. die deutschen Gewässer verlassen, mit einer anderweiten Legitimation über ihre Berechtigung zur Führung der Reichsflagge zu versehen haben.

E. Veränderungen in den der Eintragung in das Schiffsregister zu Grunde liegenden Thatsachen.

XIV. Treten in den unter X bezeichneten Thatsachen, welche die Eintragung in das Schiffsregister enthalten muß, nach der Eintragung Veränderungen ein, so müssen dieselben in das Schiffsregister eingetragen und auf dem Certifikate vermerkt werden. Ist das Schiff untergegangen oder hat es das Recht, die Reichsflagge zu führen, verloren, so ist das Schiff im Schiffsregister zu löschen und das ertheilte Certifikat zurückzuliefern, sofern nicht glaubhaft bescheinigt wird, daß es nicht zurückgeliefert werden kann.[3]) Die Zurücklieferung wird erfordert, um zu verhüten, daß mit der Urkunde Mißbrauch getrieben werden kann.

---

[1]) Eine Amortisation ist nicht zulässig, weil ein Aufgebotsverfahren zu dem Zwecke im Gesetze nicht vorgesehen ist. C. Pr. O. § 823. Hierdurch erledigt sich die Bemerkung von Meves a. a. O. (S. 22) in Note 8 zu § 12 des G. vom 25. Oktober 1867.

[2]) G. vom 25. Oktober 1867, § 18.

[3]) G. vom 25. Oktober 1867, § 11. — Die Unmöglichkeit der Rücklieferung braucht also nicht nachgewiesen, sondern nur durch Beibringung geeigneter Beweismittel hinreichend glaubhaft gemacht zu werden. — S. auch Meves a. a. O. Note 6 zu § 11 (S. 20).

Der Untergang eines Schiffes im Sinne dieser Vorschrift begreift alle Fälle des Totalverlustes, während der Verlust des Rechts, die Reichsflagge zu führen, sich auf diejenigen Veränderungen in den Eigenthumsverhältnissen bezieht, welche das Recht zur Führung der Reichsflagge in Gemäßheit der unter VI gedachten Voraussetzungen bedingen. Schon der Uebergang einer einzigen Schiffspart in das Eigenthum einer Person, welcher das Reichsindigenat nicht zusteht, gleichviel auf Grund welches Rechtstitels er erfolgt ist, ingleichen der Verlust des Reichsindigenates eines Miteigenthümers, hat den Verlust des Rechts, die Reichsflagge zu führen, zur Folge.[1]) Dagegen ändern Verpfändungen an solche Personen in diesem Rechte nichts.

Die Thatsachen, welche hiernach eine Eintragung oder die Löschung im Schiffsregister erforderlich machen, sind von dem Rheder binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem er von ihnen Kenntniß erlangt hat, der Registerbehörde zum Zwecke der Befolgung der vorgedachten Vorschriften anzuzeigen und glaubhaft nachzuweisen,[2]) betreffenden Falles unter Zurücklieferung des Certifikates.[3])

Die Verpflichtung zu der Anzeige und Nachweisung liegt ob:

1) wenn eine Rhederei besteht, allen Mitrhedern;
2) wenn eine Aktiengesellschaft Rheder oder Mitrheder ist, für dieselbe allen Mitgliedern des Vorstandes;

---

[1]) Reitz (in Hirths Annalen, 1873 S. 60, Anm. 5) bemerkt hierzu: „Tritt eine dieser Eventualitäten ein, so wird es Sache der zuständigen Registerbehörde sein, den Fremden zur Entäußerung seines mit dem Reichsgesetze in Widerspruch stehenden Rechts an einen Nationalen innerhalb einer angemessenen Paritionsfrist aufzufordern, unter dem Präjudize, daß dasselbe sonst zu seinem Vortheile, auf seine Gefahr und Kosten öffentlich meistbietend werde versteigert werden." Ein solches Verfahren war aber nur in dem früheren mecklenburgischen Rechte vorgesehen.

[2]) Es wird nicht unter allen Umständen ein strikter Beweis verlangt. Nur muß die Behörde aus den beigebrachten Beweismitteln die Ueberzeugung von der Richtigkeit der angezeigten Veränderung gewinnen.

[3]) Wenn Meves a. a. O. in Note 5 zu § 12 (S. 22) erklärt: die Anzeigepflicht bleibe gewahrt, auch wenn der Anzeigende das Certifikat, soweit nicht etwa die Unmöglichkeit der Einlieferung glaubhaft bescheinigt ist, nicht mit eingereicht habe, weil die Einlieferung des Certifikates einen wesentlichen Bestandtheil der Anzeige nicht bilde, so muß hiergegen bemerkt werden: daß gerade der Vermerk über die im Schiffsregister eingetragenen Veränderungen auf dem Certifikate bezw. die Kassirung dieser Urkunde, Angesichts der großen Bedeutung derselben, von besonderer Wichtigkeit ist; demgemäß muß es auch für durchaus wesentlich erachtet werden, daß das Certifikat, wenn es beigefügt werden kann, auch behufs der Berichtigung bezw. Kassirung eingereicht wird.

3) wenn eine andere Handelsgesellschaft Rheder oder Mitrheder ist, für dieselbe allen persönlich haftenden Gesellschaftern;

4) wenn die Veränderung in einem Eigenthumswechsel besteht, wodurch das Recht des Schiffes, die Reichsflagge zu führen, nicht berührt wird, dem neuen Erwerber des Schiffes oder der Schiffspart.[1])

Besteht die Veränderung in einem Eigenthumswechsel, durch welchen das Recht, die Reichsflagge zu führen, verloren geht, so können hinsichtlich der Anzeigepflicht nur die Verpflichteten zu Ziffer 1 bis 3 in Betracht kommen.[2])

Hat einer von mehreren Verpflichteten der Anzeigepflicht genügt, so sind dadurch die übrigen von derselben befreit.

Die Anzeige kann mündlich oder schriftlich, persönlich oder durch einen Bevollmächtigten erstattet werden.[3])

In Betreff der Straffolgen wegen Nichterfüllung der Anzeige= und Nachweisepflicht s. unter XVII.

Wegen der Namensänderungen s. § 9.

F. Certifikatsauszug.

XV. Um einem insbesondere behufs Führung von Ausweisen bei den Zoll= und Hafenbehörden des Auslandes hervorgetretenen Bedürfnisse zu genügen, sind die Schiffsregister=Behörden der einzelnen Bundesseestaaten ermächtigt, auf den Antrag des Rheders oder des Schiffers außer dem Certifikate einen amtlich unter Siegel und Unterschrift beglaubigten Certifikatsauszug zu ertheilen, welcher auf den Inhalt der ersten 5 Nummern des Certifikates zu beschränken ist. Zur Ertheilung des Auszuges ist nur die Registerbehörde befugt, welche das Certifikat ertheilt hat oder an deren Stelle getreten ist. Die seit Ausfertigung des letzten Certifikates durch eingetragene Veränderungen beseitigten Thatsachen sind bei der Ausfertigung des Auszuges wegzulassen. In den Auszug sind demgemäß nur die aus

---

[1]) G. vom 25. Oktober 1867, § 12.

[2]) Neves a. a O. bemerkt hierzu in Note 7 zu § 12 (S. 22): „Allerdings kann der Fall eintreten, in welchem die Vorschrift im Stich läßt, wenn nämlich das Eigenthum durch Erbgangsrecht auf Personen übergeht, welche das Bundesindigenat nicht haben. Wer hier der Pflicht zu genügen hat, bleibt unentschieden. Es dürfte gerechtfertigt sein, dem Verstorbenen einen Curator ad hoc zu bestellen, und von ihm die Anzeige und den Nachweis zu fordern."

[3]) Neves a. a. O. Note 6 zu § 15 (S. 24).



dem Schiffsregister sich ergebenden neuesten Thatsachen aufzunehmen. Veränderungen, welche nach Ausfertigung eines Auszuges im Register eingetragen worden sind, dürfen in den Auszug nicht eingetragen werden. Treten nach der Ausfertigung des Auszuges Veränderungen ein, so muß derselbe daher an die Registerbehörde zurückgeliefert werden. Auf Antrag ist nach der Zurücklieferung ein neuer Auszug zu ertheilen.[1])

Das Formular s. in Anlage J.

G. Flaggenattest.

XVI. Wenn ein außerhalb des Reichsgebietes befindliches fremdes Schiff durch den Uebergang in das Eigenthum einer Person, welcher das Reichsindigenat zusteht, das Recht, die Reichsflagge zu führen, erlangt, so können die Eintragung in das Schiffsregister und das Certifikat durch ein von dem Kaiserlichen Konsul, in dessen Bezirke das Schiff zur Zeit des Eigenthumsüberganges sich befindet, über den Erwerb des Rechts, die Reichsflagge zu führen, ertheiltes Attest, jedoch nur für die Dauer eines Jahres seit dem Tage der Ausstellung des Attestes, und über dieses Jahr hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise, ersetzt werden.[2]) Ein solches Attest heißt Flaggenattest.

Vor der Ausstellung eines solchen Attestes hat sich der Konsul durch Einsicht der Dokumente, auf welchen der Eigenthumsübergang beruht, sowie durch sonstige glaubhafte Nachweise, welche durch eine schriftliche Erklärung an Eidesstatt seitens des Rheders oder des Schiffers zu bekräftigen sind, zu überzeugen, daß das Schiff sich wirklich fortan in dem ausschließlichen Eigenthume von Personen, denen das Indigenat in einem Bundesstaate zusteht, oder einer der im § 2 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 bezeichneten Gesellschaften oder Genossenschaften befindet. Als Beweis für die Nationalität des neuen Erwerbers kann unter Umständen auch die Notorietät genügen. Die Identitätsmerkmale des Schiffes müssen dem Konsul in glaubhafter Weise nachgewiesen werden. — In Kriegszeiten soll bei der Ertheilung von Flaggenattesten mit besonderer Vorsicht zu Werke gegangen werden. Namentlich sollen solche Atteste nicht an Schiffe ertheilt werden, welche bis zum Eigenthumsübergange auf einen Reichsangehörigen einer der im Kriege befindlichen Nationen angehört haben.

---

[1]) Für Preußen s. die Allg. Verfügung des Justizministers, betr. die Ertheilung amtlich beglaubigter Auszüge aus den Schiffscertifikaten, vom 10. Mai 1881 (Justiz-Minist. Blatt S. 92).

[2]) G. vom 25. Oktober 1867, § 16.

Auch soll das Attest verweigert werden, wenn gegründeter Verdacht vorliegt, daß das Geschäft ein simulirtes sei.

Von der Ertheilung jedes Flaggenattestes giebt der Konsul unverweilt der Regierung desjenigen Bundesstaates Kenntniß, welchem der neue Schiffseigenthümer angehört oder in welchem der von demselben gewählte Heimathshafen liegt.

Die Atteste werden nach dem in der Anlage K. mitgetheilten Formulare ausgestellt. [1])

Zur Verhütung des Mißbrauches der deutschen Flagge durch seeuntüchtige Schiffe sind die Kaiserlichen Konsuln in den britischen Hafenplätzen angewiesen worden, für ein daselbst in das Eigenthum von Reichsangehörigen übergehendes Schiff das Attest über den Erwerb des Rechts zur Führung der deutschen Flagge nur auf Grund des Zeugnisses eines Schiffsbesichtigers des britischen board of trade über die Untersuchung des Schiffes und dessen Seetüchtigkeit zu ertheilen. Die Schiffsbesichtiger sind vom board of trade beauftragt, diese Untersuchung, deren Kosten von dem Rheder des Schiffes zu tragen sind, auf Antrag der Kaiserlichen Konsuln vorzunehmen. [2])

H. Strafbestimmungen.

XVII. Zur Sicherung der Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften über die Befugniß der Kauffahrteischiffe zur Führung der Reichsflagge enthält das Gesetz vom 25. Oktober 1867 Strafvorschriften nach folgenden Richtungen hin:

a. Unbefugte Anmaßung des Rechts, die Reichsflagge zu führen.

Wenn ein Schiff, welches sich nicht im ausschließlichen Eigenthume solcher Personen, denen das Reichsindigenat zusteht, oder von Gesellschaften oder Genossenschaften befindet, welche diesen Personen gleich geachtet werden (VI), unter der Reichsflagge fährt, so hat der Führer des Schiffes Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark oder Gefängniß bis zu sechs Monaten verwirkt. Auch kann auf Konfiskation des Schiffes erkannt werden. [3])

Die Anwendung dieser Strafvorschrift ist unabhängig davon, ob das Schiff zur Registrirung verpflichtet ist oder nicht.

---

1) K. J. zu § 30 des K. G.
2) R. C. Bl. 1875, S. 520.
3) G. vom 25. Oktober 1867, § 13.

Die Strafverfolgung ist vornehmlich gegen den Schiffsführer gerichtet. Die fakultative Konfiskation des Schiffes trifft freilich den Rheder; eine Anklage wird aber immer nur gegen den Schiffsführer erhoben werden können. Muß aus irgend einem Grunde, z. B. wenn der Schiffsführer verstorben ist, von Erhebung der Anklage Abstand genommen werden, so kommen die Vorschriften der Strafprozeßordnung über das Verfahren bei Einziehungen in Anwendung.[1]) In dem in einem solchen Falle auf Antrag der Staatsanwaltschaft einzuleitenden Verfahren vor der Strafkammer sind diejenigen, welche einen rechtlichen Anspruch auf das Schiff haben, soweit dies ausführbar erscheint, zur Hauptverhandlung zu laden; dieselben können alle Befugnisse ausüben, welche einem Angeklagten zustehen, sich auch durch einen mit schriftlicher Vollmacht versehenen Vertreter vertheidigen lassen; durch ihr Nichterscheinen wird das Verfahren und die Urtheilsfällung nicht aufgehalten. Gegen das Urtheil stehen den gedachten Interessenten die Rechtsmittel der Beschwerde und der Revision zu.

Als Führer des Schiffes gilt der Schiffer oder dessen Stellvertreter (s. § 16, III.). Haben mehrere Führer eines und desselben Schiffes, einer nach dem anderen, sich des Vergehens schuldig gemacht, so wird die Strafverfolgung gegen alle zu richten sein.

Das Motiv der Anmaßung ist für den Thatbestand nicht erheblich.

Anweisung des Rheders schützt den Schiffsführer nicht vor der Strafverfolgung, macht aber ersteren wegen Theilnahme verantwortlich.[2]) Ingleichen wird unter Umständen die Strafverfolgung wegen wissentlicher Hülfeleistung bei dem Vergehen, namentlich gegen Personen der Schiffsmannschaft, angezeigt sein.[3])

Ist die Flagge ohne Wissen des Schiffsführers oder ohne daß demselben bekannt war, daß das Schiff zur Führung derselben nicht berechtigt war — ein Fall, der wohl nur äußerst selten vorkommen kann — gesetzt worden, so wird der Schiffsführer als strafbar nicht erachtet werden können, außer in dem ersteren Falle, wenn ihm eine Pflichtverletzung, welche mit dem Setzen der Flagge im Zusammenhange steht, nachgewiesen werden kann.[4])

---

[1]) Str. Pr. O. §§ 477 bis 479.

[2]) R. Str. G. B. § 48.

[3]) Daselbst § 49. — Vgl. Meves a. a. O. Note 8 zu § 13 cit. (S. 10).

[4]) Die Ausführung bei Meves a. a. O. Note 7 zu § 13 cit. (S. 9, 10), daß bei dem in Rede stehenden Vergehen ein dolus nicht erforderlich und

Das Vergehen kann verübt werden während der ganzen Dauer einer Reise, d. h. vom Antritte derselben ab bis zur beendigten Rückreise. Unwesentlich für den Thatbestand ist es, ob das Schiff die Flagge nur zeitweise oder während der ganzen Periode geführt hat. Der Ausdruck „unter der Reichsflagge fährt" ist nicht wörtlich zu verstehen, sondern in dem Sinne „während der Reiseperiode die Reichsflagge führt". [1])

Von besonderer Wichtigkeit ist die Frage über die Zulässigkeit der Strafverfolgung mit Rücksicht auf den Ort der Begehung.

Meves [2]) führt in dieser Beziehung aus: „Der völkerrechtliche Satz, daß die Kauffahrteischiffe einer anerkannten Macht auf der See unter den Gesetzen ihres Heimathlandes bleiben, ist hier unanwendbar, weil das Schiff nicht das Recht hat, die Reichsflagge zu führen, also auch als ein deutsches Kauffahrteischiff nicht angesehen werden kann. Es muß daher unterschieden werden, ob die That begangen worden ist innerhalb der Grenzen des Reichsgebietes, also in einem deutschen Hafen, oder innerhalb desjenigen Theiles des Meeres, welcher nach völkerrechtlichen Grundsätzen zum Gebiete des Deutschen Reiches gerechnet wird, oder außerhalb desselben. Im ersteren Falle kann die Verletzung eines deutschen Gesetzes, weil im Reichsgebiete begangen, gegen Jeden verfolgt werden. Im anderen Falle hat die Gesetzesverletzung im Auslande stattgefunden, und sind es die Grundsätze des § 4 des Reichsstrafgesetzbuchs, welche maßgebend werden. Es ist deshalb weiter zu unterscheiden, ob der Verletzer des Gesetzes, also der Schiffsführer, ein Angehöriger des Deutschen Reiches ist, oder nicht. Besitzt er das Reichsindigenat nicht, ist er also den Reichsgesetzen überhaupt nicht unterworfen, so kann das Strafgesetz auf ihn niemals Anwendung finden, da es nicht gestattet ist, den Ausländer für eine im Auslande begangene im Inlande strafbare Handlung dem inländischen Gesetze verantwortlich zu machen. Ist er dagegen ein Deutscher, so haftet er für die auf offener See begangene That un-

---

mindestens eine Pflichtverletzung aus Nachlässigkeit stets anzunehmen sei, erscheint nicht zutreffend, und zwar um so weniger, als — wie Meves in Note 2 zu § 13 selbst auseinandersetzt — es sich nicht um eine vorbeugende Maßregel bloß polizeilicher Natur, sondern um eine unberechtigte Anmaßung staatsbürgerlicher Rechte handelt; schon in dem Begriffe „Anmaßung" liegt das Erforderniß eines subjektiven Schuldmomentes.

[1]) In diesem Sinne ist das Wort „fährt" auch im § 164 des Militärstrafgesetzbuchs für das Deutsche Reich gebraucht. — S. im übrigen Meves a. a. O. Note 5 zu § 13 cit. (S. 9).

[2]) Note 9 zu § 13 cit. (S. 10, 11).

bedingt, wird aber für die im Gebiete eines ausländischen Staates verübte nur dann strafrechtlich verantwortlich, wenn sie auch nach den Gesetzen jenes Staates strafbar, und er nicht schon im Auslande wegen derselben bestraft worden ist."

Diese Ausführungen in Betreff der Zulässigkeit der Strafverfolgung für den Fall, daß die Handlung außerhalb der Grenzen der deutschen Hoheitsgewässer begangen ist, erscheinen nicht unbedenklich. Meves sucht im Wege der Interpretation eine Lücke zu ergänzen, welche in anderen Gesetzen, namentlich im § 298 des Reichsstrafgesetzbuchs und im § 100 der Seemannsordnung, dadurch vermieden ist, daß man den betreffenden Vorschriften des maritimen Strafrechts einen Zusatz beigefügt hat, nach welchem die Strafbarkeit begründet ist, gleichviel ob der Ort der Begehung das Reichsgebiet ist oder nicht. In dem Falle des § 13 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 ist, wie nicht zu verkennen, die Lücke um so empfindlicher, als wohl in den meisten Fällen Ort der Begehung ein nicht zum Deutschen Reiche gehöriges Gebiet, nämlich das offene Meer oder fremdes Territorialseegebiet, mithin Ausland im Sinne des § 8 des Reichsstrafgesetzbuchs sein wird.

Soweit das aber der Fall ist, kann unseres Dafürhaltens eine Strafverfolgung überhaupt nicht stattfinden; vielmehr wird das im § 4 Absatz 1 des Reichsstrafgesetzbuchs aufgestellte Prinzip, nach welchem wegen der im Auslande begangenen Reate in der Regel keine Verfolgung stattfindet, ausnahmslos zur Anwendung kommen müssen, insofern niemals einer der im Absatz 2 aufgeführten Fälle, in welchen eine Strafverfolgung statthaft ist, zutreffen kann. Es bedarf dies keiner Erörterung für den Fall, daß der Führer des Schiffes ein Ausländer ist. Dasselbe muß aber hinsichtlich eines Schiffsführers deutscher Staatsangehörigkeit gelten, weil

1) die That nicht an Bord eines Schiffes begangen ist, welches als ein Theil des deutschen Reichsgebietes erachtet werden kann; denn ein Schiff, welches zur Führung der deutschen Flagge überhaupt nicht berechtigt ist, insofern es sich nicht im ausschließlichen Eigenthume solcher Personen, denen das Reichsindigenat zusteht oder einer der diesen Personen gleichgestellten Gesellschaften befindet, kann rechtlich nicht als ein wandelnder Theil deutschen Gebietes fingirt werden;
2) demzufolge Ort der Begehung lediglich das Ausland im Sinne des § 8 des Reichsstrafgesetzbuchs ist;
3) die Führung der deutschen Nationalflagge weder nach dem auf dem offenen Meere geltenden Rechte noch nach dem Gesetze irgend eines fremden Staates mit Strafe bedroht ist, mithin eine Strafverfolgung

in Gemäßheit des § 4 Absatz 2, Ziffer 3 des Reichsstrafgesetzbuchs unter allen Umständen ausgeschlossen ist.

Daraus aber, daß ein solcher Schiffsführer, gleichviel ob Deutscher oder Ausländer, nach § 13 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 nicht zur Verantwortung gezogen werden kann, folgt keineswegs, daß er unbehelligt gelassen werden muß. Denn das internationale Seerecht gestattet nicht, daß ein Schiff durch Führung einer angemaßten Flagge die Rechtsordnung auf dem Meere beeinträchtigt.

Gehört ein Schiff, welches auf offener See unberechtigter Weise die deutsche Flagge führt, einer fremden Nation thatsächlich an, d. h. ist es berechtigt, eine andere Nationalflagge zu führen, so kann allerdings der Schiffsführer weder nach deutschem noch nach internationalem Rechte in einem Strafverfahren zur Verantwortung gezogen werden. Jedes deutsche Kriegsschiff, ebenso wie jedes Kriegsschiff jener Flagge ist aber befugt, einem solchen Mißbrauche entgegenzutreten. Schiffe aber, welche auf dem Meere umherstreifen, ohne überhaupt einer bestimmten Nationalität anzugehören, sind der Piraterie verdächtig und demgemäß zu behandeln; sie unterliegen der Aufbringung und eventuell der Konfiskation seitens desjenigen Staates, dessen Kriegsschiff die Aufbringung vorgenommen hat. Hat ein solches Schiff eine Nationalflagge, gleichviel welcher Nation, usurpirt, so wird der Verdacht, daß es auf Seeraub ausgeht, in erhöhtem Maße begründet erscheinen.[1])

b. Unbefugte Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen.

Wenn ein Schiff, welches sich der Führung der Reichsflagge enthalten muß, weil die Eintragung in das Schiffsregister oder die Ausfertigung des Certifikates noch nicht erfolgt ist, unter der Reichsflagge fährt, so hat der Führer desselben Geldstrafe bis zu dreihundert Mark oder verhältnißmäßige Gefängnißstrafe, d. i. Gefängnißstrafe von einem bis zu einhundert Tagen,[2]) verwirkt, sofern er nicht nachweist, daß der unbefugte Gebrauch der Reichsflagge ohne sein Verschulden geschehen sei.[3])

Die Fassung dieser Strafvorschrift ist eine nicht glückliche aus zwei Gesichtspunkten. Die Ausfertigung des Certifikates kann immer erst er-

---

[1]) S. Perels a. a. O. § 7, I und § 16, II.

[2]) So stellt sich das Verhältniß bei Ermittelung desselben unter Zugrundlegung des § 29 R. St. G. B.

[3]) G. vom 25. Oktober 1867, § 14.

folgen, nachdem die Eintragung in das Schiffsregister geschehen, so daß der Passus „die Eintragung in das Schiffsregister oder" entbehrlich ist;[1]) der Ausdruck „Ausfertigung" aber erscheint nicht angemessen, weil die Absicht des Gesetzes zweifellos dahin geht, daß die Aushändigung des Certifikates erfolgt sein soll, so daß der Schiffer jederzeit in der Lage ist, das Recht zur Führung der Reichsflagge durch dessen Vorzeigung nachweisen zu können; denn wollte man die bloße Thatsache der Ausfertigung für geeignet erachten, so wäre nicht abzusehen, weshalb nicht schon durch die Eintragung in das Schiffsregister die Befugniß zur Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, erlangt werden soll.[2])

Die Strafvorschrift kann dagegen nicht Platz greifen, wenn das dem Berechtigten ausgehändigte Certifikat in der Folge verloren gegangen oder anderweit abhanden gekommen ist.[3])

Liegen die objektiven Voraussetzungen des in Rede stehenden Vergehens vor, so hängt im übrigen die Anwendung der Strafvorschrift von dem Verschulden des Schiffsführers ab. Das Gesetz stellt aber die Vermuthung des Verschuldens zu seinen Ungunsten auf, so daß, wenn die Thatsache feststeht, daß ein zur Führung der Reichsflagge berechtigtes Schiff unbefugt dieses Recht ausgeübt hat, es dem Führer des Schiffes überlassen bleibt, zu seiner Entlastung den Nachweis zu führen, daß ihm dabei ein Verschulden nicht zur Last fällt.[4])

Was die Anwendung der Strafvorschrift nach dem Orte der Begehung anbelangt, so greift dieselbe, abweichend von den bei Anwendung des § 13 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 in Betracht kommenden Maßgaben, und gleichviel, ob der Führer des Schiffes ein Deutscher oder ein Ausländer ist, überall Platz und zwar

a. in den deutschen Territorialgewässern, weil dieselben zum Reichsgebiete gehören;

---

[1]) Meves a. a. O. Note 2 zu § 14 cit. (S. 16, 17) bemerkt dazu: „Vielleicht hat der Gesetzgeber die Möglichkeit im Auge gehabt, daß der Eigenthümer des Schiffes sich durch Benutzung einer Pflichtwidrigkeit des betreffenden Beamten eine Certifikats-Ausfertigung zu verschaffen weiß, ohne daß die Anmeldung des Schiffes zur Eintragung erfolgt war."

[2]) Lewis I. Note 2 zu Art. 433 H. G. B. (S. 5); Meves a. a. O. Note 3 zu § 14 cit. (S. 17).

[3]) Meves a. a. O. Note 4 zu § 11 des G. vom 25. Oktober 1867 (S. 20) hebt auch hervor, daß die Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, nicht durch den Besitz, sondern nur durch die Aushändigung des Certifikates bedingt wird.

[4]) S. auch Meves a. a. O. Note 6 und 7 zu § 14 cit. (S. 17, 18).

b. auf freiem Meere, weil hier die Jurisdiktionsgewalt des Heimathsstaates über die ihm zugehörigen Schiffe dieselbe ist, wie im nationalen Gebiete (§ 1, III. 3);

c. in fremden Hoheitsgewässern, weil durch die Unterstellung der Kauffahrteischiffe während ihres Aufenthaltes daselbst unter die Gesetze des fremden Staates die Zugehörigkeit zu ihrem Heimathsstaate nicht alterirt wird und die Jurisdiktionsgewalt des letzteren nur insoweit ruht, als eine Konkurrenz der fremden Jurisdiktionsgewalt eintritt (§ 1, III. 4); das ist aber nicht der Fall, wenn lediglich eine nach dem Gesetze des Heimathslandes des betreffenden Schiffes mit Strafe bedrohte Handlung in Betracht kommt; eine solche Handlung ist die unbefugte Ausübung des Rechts zur Führung einer Nationalflagge.[1])

c. Unterlassung der Anzeige von Veränderungen in den der Eintragung in das Schiffsregister zu Grunde liegenden Thatsachen und Verhältnissen.

XVIII. Die Nichterfüllung der unter XIV gedachten Anzeige- und Nachweispflicht hinsichtlich derjenigen Veränderungen, welche in das Schiffsregister einzutragen sind, binnen der vorgeschriebenen sechswöchentlichen Frist ist gegen den Verpflichteten mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe bedroht, sofern derselbe nicht nachweist, daß er ohne sein Verschulden außer Stande gewesen sei, die Verpflichtung zu erfüllen.[2])

Von mehreren Verpflichteten, z. B. von mehreren persönlich haftenden Gesellschaftern einer Kommanditgesellschaft auf Aktien, ist jeder für sich verantwortlich. Jedoch tritt Strafe nicht ein, wenn vor Ablauf der Anzeigefrist die Verpflichtung von einem Mitverpflichteten erfüllt worden ist.[3]) Ist das nicht geschehen, so ist auch der Einwand, daß ein anderer Mitverpflichteter die Anzeige zu erstatten übernommen habe, nicht geeignet, die Strafbarkeit auszuschließen; denn es handelt sich um eine Verpflichtung nach öffentlichem Rechte, für deren Erfüllung jeder Verpflichtete selbst einstehen muß.

---

[1]) Ein inhibitorisches Einschreiten der fremden Staatsgewalt ist auch in derartigen Fällen nicht ausgeschlossen.

[2]) G. vom 25. Oktober 1867, § 15. — Eine wesentliche Verpflichtung ist auch die Beifügung des Certifikates behufs Berichtigung oder Kassirung; vgl. die betr. Anmerk. zu XIV.

[3]) § 15 cit.

Im übrigen kann, da die sechswöchentliche Frist erst mit dem Ablaufe des Tages der erlangten Kenntniß von der anzuzeigenden Thatsache beginnt, mehrere Verpflichtete aber diese Kenntniß zu verschiedenen Zeiten erlangt haben können, der Fall wohl eintreten, daß die Strafbarkeit in Betreff des einen Verpflichteten bereits eingetreten ist, während in Betreff eines anderen die Frist noch nicht abgelaufen ist.

Die Strafe wird gegen denjenigen verdoppelt, welcher die Verpflichtung auch binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem das ihn verurtheilende Erkenntniß rechtskräftig geworden ist, zu erfüllen verabsäumt.[1])

Auch die Erneuerung der Strafverfolgung kommt aber in Wegfall, sobald nur einer der Mitverpflichteten die Anzeige erstattet hat. Denn die Strafschärfung, ebenso wie die Strafvorschrift überhaupt, dient nur dem Zweck, die Herbeiführung der möglichst schnellen Berichtigung des Schiffsregisters und des Certifikates zu sichern.

Wird auch durch die verschärfte Strafe dieser Zweck nicht erreicht, so wird dieselbe von neuem und eventuell so oft in Anwendung zu bringen sein, bis die Verpflichtung erfüllt ist.[2])

I. Die Ueberwachung der Beobachtung der Vorschriften über die Führung der Reichsflagge.

XIX. Diese Ueberwachung liegt ob:

a. innerhalb des Reichsgebietes
   1) den Polizeibehörden, insbesondere der Küsten- und Hafenpolizei und den Zollkreuzern;
   2) den Kommandanten der Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine, sowie den Behörden derselben am Lande.[3])

b. im Auslande
   1) den Kaiserlichen Konsuln[4]);
   2) den Kommandanten S. M. Schiffe und Fahrzeuge.[5])

Die Ueberwachung erstreckt sich darauf:

a. daß kein Schiff unberechtigt die deutsche Flagge führe;

---

1) Daselbst.
2) S. auch Meves a. a. O. Note 7 zu § 15 cit. (S. 24).
3) Flaggen- und Salut-Reglement, § 15.
4) K. G. § 30.
5) Flaggen- und Salut-Reglement, § 15.

b. daß kein deutsches Kauffahrteischiff eine andere Flagge als die vorgeschriebene führe oder sich eines Wimpels ähnlich demjenigen der Kaiserlichen Marine bediene.

XX. Kommt es zur Kenntniß des Konsuls, daß ein zur Führung der Reichsflagge nicht berechtigtes Schiff diese Flagge in einem Hafen seines Amtsbezirkes führt, so hat er durch Vermittelung der Lokalpolizeibehörde oder des betreffenden fremden Konsulats die erforderlichen Schritte zu thun, um solchen Mißbrauch zu verhindern.[1])

Liegt nur ein Fall der unbefugten Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen vor, so wird der Konsul, nach Feststellung des Thatbestandes, der zuständigen Staatsanwaltschaft, behufs Herbeiführung der Strafverfolgung vor dem Gerichte des Heimathshafens, die erforderliche Anzeige zu machen haben.

Wenn der Konsul in Erfahrung bringt, daß ein Kauffahrteischiff eines Bundesstaates als Nationalflagge eine andere als die vorgeschriebene Flagge oder ein besonderes Abzeichen in der Flagge oder einen Wimpel, ähnlich demjenigen der Kaiserlichen Marine führt, so begiebt er sich an Bord und fordert den Schiffer auf, die vorschriftswidrige Flagge oder den unzulässigen Wimpel herunterzuholen und ihm zu übergeben. Er nimmt über den Hergang ein von dem Schiffer zu unterzeichnendes Protokoll auf, welches er demnächst mit einer genauen Beschreibung der vorschriftswidrigen Flagge 2c. der Regierung desjenigen Staates, welchem das Schiff angehört, einreicht. Durch Befestigung des Konsulatssiegels und des Siegels des Schiffers oder in sonst angemessener Weise ist die Identität der Flagge 2c. sicherzustellen. Ist der Konsul verhindert, sich selbst an Bord des Schiffes zu begeben, so sendet er einen gehörig legitimirten Bevollmächtigten. Weigert sich der Schiffer, der Aufforderung des Konsuls oder seines Bevollmächtigten Folge zu geben, so ist die Hülfe der Lokalpolizeibehörde zu requiriren. Lehnt letztere ihre Mitwirkung ab, so hat der Konsul dem Schiffer schriftlich zu eröffnen, daß sein Schiff, so lange es die Nationalflagge nicht führt, als ein deutsches nicht angesehen werden könne, also weder des Schutzes seitens des Konsulats, noch der Rechte werde theilhaftig werden, welche die Verträge mit dem Auslande den deutschen Schiffen einräumen.[2])

XXI. Durch Erlasse der Regierungen sämmtlicher Bundesseestaaten ist allen deutschen Kauffahrteischiffen die Verpflichtung auferlegt, die National-

---

[1]) K. J. zu § 30 cit.

[2]) Daselbst.

flagge zu heißen, sobald sie ein Schiff oder Fahrzeug der Kaiserlichen Marine, eine Festung oder ein Küstenfort passiren, welche ihre Nationalflagge gesetzt haben. Dabei ist darauf hingewiesen, daß nach Seegebrauch dasselbe bei der Begegnung mit Kriegsschiffen befreundeter Mächte auf See gilt.

Die Kommandanten S. M. Schiffe und Fahrzeuge, welche die Befolgung der über die Führung der Reichsflagge bestehenden Vorschriften durch die Kauffahrteischiffe zu überwachen haben, sind demgemäß berechtigt:

a. die Kauffahrteischiffe, welche, der vorgedachten Vorschrift zuwider, die Flagge zu zeigen unterlassen, zum Setzen derselben anzuhalten und geeigneten Falles zu nöthigen;

b. den Kauffahrteischiffen solche als Nationalflagge geführte Flaggen, welche den bestehenden Vorschriften nicht entsprechen, und solche von denselben geführte Wimpel, welche dem Wimpel der Kaiserlichen Marine ähnlich sind, wegzunehmen, auch die unbefugte Führung der Reichsflagge zu hindern. [1])

Liegt hiernach eine Veranlassung zum Einschreiten vor, so wird der Kommandant zu dem Behuf einen Offizier mit Begleitmannschaft entsenden. Im Falle der Weigerung des Schiffers, die Flagge oder den Wimpel niederzuholen und auszuliefern, wird der Offizier, ohne daß es im Auslande einer Requisition der Lokalpolizeibehörde bedarf, die Wegnahme durch die Begleitmannschaft anordnen.

In den deutschen Häfen und auf deutschen Rheden soll wegen etwaiger zur Ueberwachung und Ausführung der Bestimmungen erforderlich erachteter Maßnahmen gegen einzelne Schiffer in der Regel die Vermittelung der zuständigen Hafenpolizeibehörde in Anspruch genommen werden. [2])

Heißt ein Kauffahrteischiff vor einem Schiff oder Fahrzeug der Kaiserlichen Marine die Flagge, so hat letzteres dieselbe ebenfalls zu zeigen, wenn keine besonderen Gründe für das Gegentheil vorhanden sind. [3])

---

[1]) Erlasse des K. preuß. Ministers für Handel und Gewerbe vom 31. Juli 1882, des Großh. mecklenburgischen Staatsministeriums vom 3. August 1882, des Großh. oldenburgischen Staatsministeriums vom Dezember 1882, des Senats zu Lübeck vom 2. August 1882, des Senats zu Bremen vom 7. Dezember 1882 und der Deputation für Handel und Schifffahrt zu Hamburg vom 27. Dezember 1882. — Hierdurch sind die älteren, den Gegenstand betreffenden Erlasse vom Jahre 1868 außer Kraft getreten.

[2]) Erlaß des Chefs der Admiralität vom 21. März 1883 (M. V. Bl. S. 45).

[3]) Instruktion für den Kommandanten 2c., Anl. I § 99.



Der Gruß eines Kauffahrteischiffes, in der Regel durch dreimaliges Auf- und Niederholen der Flagge erwiesen, ist durch Dippen der Flagge (einmaliges halb Niederholen und wieder Vorheißen) zu erwidern.[1])

§ 9.

Benennung und Bezeichnung der Seeschiffe.

1) Gesetz, betreffend die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 28. Juni 1873 (R. G. Bl. S. 184).

5) Vorschriften des Bundesraths über die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 (R. G. Bl. S. 367 ff.)

I. Die Sitte, einem jeden Seeschiffe einen Namen zu geben, ist unvordenklichen Ursprungs. Aber erst die neueren Seerechte legen Gewicht darauf, daß insbesondere die zur Theilnahme am internationalen Seeverkehr bestimmten Kauffahrteischiffe ihre Namen auch erkennbar zur Schau tragen. Sowohl die Sicherung der staatlichen Kontrole des Schifffahrtverkehrs auf See und in den Häfen, als auch die wechselseitigen Interessen der Schifffahrttreibenden selbst haben das Bedürfniß ergeben, jedes Seeschiff äußerlich in einer Weise zu kennzeichnen, welche erforderlichenfalls die Feststellung seiner Identität möglich macht oder doch erleichtert.

II. Die Reichsgesetzgebung enthält folgende Vorschriften:

1) Jedem zur Eintragung in das Schiffsregister gelangenden Schiffe muß ein Name beigelegt werden, welcher in dem Gesuche auf Eintragung anzugeben ist.[2]) Demgemäß muß auch den zur Registrirung nicht verpflichteten Schiffen, sobald sie auf den Antrag des Rheders registrirt werden sollen, ein Name beigelegt werden.

Die Wahl des Schiffsnamens steht in dem Belieben des Rheders. Jedoch kann es nicht für zulässig erachtet werden, daß einem zur Eintragung gelangenden Schiffe ein Name beigelegt wird, welchen bereits ein Schiff desselben Heimathshafens führt, namentlich, wenn beide Schiffe in Größe und Bauart wenig oder gar nicht von einander verschieden sind; denn es würde dadurch der Zweck der gesetzlichen Vorschriften, die Möglichkeit der leichten Unterscheidung der einzelnen Schiffe, vereitelt werden. Der Schiffs-

---

[1]) Daselbst und Flaggen- und Salut-Reglement, § 49. — Ausgeschlossen ist der Gegengruß in Gegenwart der Kaiserlichen Standarte. Daselbst § 26.

[2]) G. vom 25. Oktober 1867, § 6.

registerbehörde wird daher die Befugniß nicht versagt werden können, in derartigen Fällen eine anderweite Benennung zu fordern.[1])

2) Jedes in das Schiffsregister eingetragene Schiff muß

a. seinen Namen auf jeder Seite des Bugs,

b. seinen Namen und den Namen des Heimathshafens am Heck an den festen Theilen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen, und zwar sind diese Namen hell auf dunkelem Grunde in lateinischer Druckschrift von solcher Größe anzubringen, daß die Höhe der kleinsten Buchstaben bei Schiffen unter 300 Kubikmeter Netto-Raumgehalt mindestens 5 Centimeter, bei Schiffen von 300 bis 1000 Kubikmeter Netto-Raumgehalt mindestens 7,5 Centimeter, bei Schiffen von 1000 Kubikmeter Netto-Raumgehalt und darüber mindestens 10 Centimeter und die Breite der die Buchstaben bildenden Grundstriche mindestens 1/5 der Höhe der Buchstaben beträgt.[2])

Im Falle der Nichtbeobachtung dieser Vorschriften, gleichviel ob Vorsatz oder Fahrlässigkeit zu Grunde liegt, hat der Führer des Schiffes Geldstrafe bis zu einhundertundfünfzig Mark oder Haft verwirkt.[3]) Die Strafvorschrift, wiewohl ursprünglich nur auf Zuwiderhandlung gegen die generelle Bestimmung des § 3 des Gesetzes vom 28. Juni 1873 gerichtet, wird doch auch Anwendung zu finden haben, soweit den besonderen Ausführungsbestimmungen vom 13. November 1873 nicht entsprochen ist; denn diese letzteren sind als ein von dem in Gemäßheit des Artikels 7 Nr. 2 der Reichsverfassung zuständigen Faktor der Reichsgewalt erlassener integrirender Theil des Gesetzes zu erachten.[4])

Die Bezeichnung muß, so lange das Schiff sich im Dienste befindet, deutlich erkennbar sein, und ist es Sache des Schiffsführers, hierfür Sorge zu tragen. Den Rheder trifft keine Verantwortlichkeit. Als lex perfecta ist mithin die Bestimmung nur zu erachten für die Zeit der Indiensthaltung eines registrirten Schiffes.

---

[1]) Meves a.a.O. (S. 12, 13) ist abweichender Meinung, indem er anführt, wie ja die Identifizirung durch die anderweiten Angaben des Certifikates erfolgen können. — Es erscheint aber gerade wesentlich, daß eine äußerliche Unterscheidung möglich ist, z. B. für den Fall, daß ein Schiff nach einem Zusammenstoße mit einem anderen Schiffe sich seinen für derartige Vorkommnisse festgesetzten Verpflichtungen zu entziehen sucht.

[2]) G. vom 28. Juni 1873, § 3, und Vorschr. vom 13. November 1873, § 5.

[3]) G. vom 28. Juni 1873, § 4.

[4]) Hiervon geht auch Meves a. a. O. (S. 12) aus.

Da die Strafvorschrift nur auf registrirte Schiffe Bezug hat, so sind derselben nicht unterworfen solche Kauffahrteischiffe, welche zur Führung der Reichsflagge ohne vorherige Eintragung in das Schiffsregister berechtigt sind, sei es dauernd in Gemäßheit des § 1 des Gesetzes vom 28. Juni 1873, sei es auf Zeit in Gemäßheit des § 16 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867.[1])

Eine Führung des Unterscheidungssignals ist nicht vorgeschrieben.[2])

3) Die Aenderung des Namens eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes soll nur aus ganz besonders dringenden Gründen gestattet werden. Sie ist nur mit Genehmigung des Reichsamtes des Innern zulässig. Die desfallsigen Anträge sind an die Schiffsregister-Behörden zu richten, welche dieselben mit denjenigen Bemerkungen, zu denen die Anträge ihnen etwa Anlaß geben, dem Reichsamte des Innern vorzulegen haben. [3])

---

[1]) Im übrigen s. die Erläuterungen bei Meves a. a. O. Note 2 zu § 10 des G. vom 25. Oktober 1867 bezw. zu § 3 des G. vom 28. Juni 1873 (S. 11 bis 14).

[2]) Die Regierungsvorlage enthielt auch eine dahin gehende Verpflichtung und heißt es in der Begründung zu § 3 des G. vom 28. Juni 1873: „Die im § 3 des Entwurfes gegebenen allgemeinen Vorschriften wegen Anbringung der Schiffsnamen, der Namen der Heimathshäfen und der Unterscheidungssignale an der Außenseite der Schiffskörper haben sich als im Bedürfniß liegend herausgestellt. Es ist höchst schwierig, ja zuweilen ganz unmöglich, in einem Hafen aus einer größeren Zahl beisammen liegender Schiffe ein bestimmtes einzelnes herauszufinden, wenn nicht der Name desselben, und wegen der häufigen Gleichheit derselben, auch der Name des Heimathshafens und das Unterscheidungssignal des Schiffes, an der Außenseite desselben in deutlichen Schriftzeichen angebracht ist. Die gedachten Bestimmungen werden übrigens zur Erleichterung und Sicherung des Schiffsverkehrs nicht nur in den Häfen, sondern auch auf See, insbesondere bei dem Vorbeisegeln und Passiren, beitragen. Für letzteren Zweck wird namentlich die Vorschrift wegen Anbringung der Unterscheidungssignale an den Schiffsseiten sich förderlich erweisen."

[3]) G. vom 28. Juni 1873, § 2; Vorschr. vom 13. November 1873, § 4. — In den Motiven zu § 2 cit. heißt es: „Ferner giebt die Aenderung der Namen der Schiffe nicht selten zu Irrungen Veranlassung, durch welche dritten Personen, welche von derselben keine Kenntniß haben, Nachtheile erwachsen. Nach dem Vorgange anderer Seestaaten, insbesondere Großbritanniens und der Vereinigten Staaten von Amerika, erscheint daher der Anlaß einer auf die Aenderung der Namen der Kauffahrteischiffe bezüglichen reichsgesetzlichen Bestimmung gleichfalls erforderlich. Ein unbedingtes Verbot der Aenderung des einmal angenommenen Namens dürfte jedoch nicht nothwendig sein. Es sind Umstände denkbar, unter denen die Veränderung eines Schiffsnamens für den Rheder dringend wünschenswerth sein kann, ohne daß anderweite Interessen dadurch beeinträchtigt werden. Deshalb hat man auch in Großbritannien von dem früher dort eingeführten unbedingten Verbote wieder Abstand genommen und Namensänderungen einregistrirter Schiffe

Da die Wahl des Schiffsnamens dem Eigenthümer zusteht, so ist nur dieser legitimirt, die Genehmigung zur Namensänderung in Antrag zu bringen. Besteht eine Rhederei (Handelsgesetzbuch, Artikel 456), so ist zu dem Beschlusse über die Einbringung des Antrages auf Namensänderung Einstimmigkeit nur dann erforderlich, wenn solches im Rhedereivertrag vereinbart ist; anderenfalls entscheidet Stimmenmehrheit der Mitrheder nach Maßgabe der Schiffsparten (Artikel 458 daselbst). [1]) Der Korrespondentrheder, welcher nur für den Geschäftsbetrieb der Rhederei, d. h. für die Vornahme derjenigen Geschäfte und Rechtshandlungeu bestellt ist, die der Betrieb gewöhnlich mit sich bringt (Artikel 459 ff. daselbst), ist nicht legitimirt, ohne Beschluß der Rhederei die Genehmigung zur Namensänderung zu beantragen.

4) Wegen Bezeichnung eines Deckbalkens vermessener Schiffe mit der Kubikmeterzahl des Netto-Raumgehaltes s. § 7, XXIII.

III. Für nicht registrirte Schiffe besteht nach Reichsrecht eine Verpflichtung zur Führung eines Namens nicht. Für gewisse Kategorien solcher Fahrzeuge, deren Registrirung entbehrlich erschien, ist aber, behufs Erleichterung einer polizeilichen Kontrole und Aufsicht beziehungsweise im interlokalen Interesse, partikularrechtlich eine Bezeichnung vorgeschrieben. [2])

---

mit Genehmigung des Board of Trade zugelassen. In den Vereinigten Staaten von Amerika ist die Aenderung des Namens eines einmal registrirten Schiffes nur mit Genehmigung des Kongresses gestattet. Für das Deutsche Reich dürfte sich die Einrichtung empfehlen, daß die überhaupt nur aus ganz besonders dringenden Gründen zu gestattende Aenderung des Namens eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes an die Genehmigung der Central-Landesbehörde geknüpft wird." An Stelle der Central-Landesbehörde setzte der Reichstag das damalige Reichskanzleramt.

[1]) Hiernach kann die Meinung von Meves a. a. O. (S. 19), daß der Widerspruch auch nur eines Mitrheders dem Antrage jede Wirkung entziehe, und daher der Antrag von sämmtlichen Berechtigten gestellt bezw. genehmigt werden müsse, für zutreffend nicht erachtet werden.

[2]) Namentlich für die zur Hochsee- und Küstenfischerei bestimmten Fischerfahrzeuge. Für die preußischen Nordsee-Distrikte ist vorgeschrieben, daß diese Fahrzeuge in eine bei der Landesverwaltungsbehörde geführte Liste eingetragen werden sollen; der über die Eintragung ausgefertigte Schein ist stets an Bord zu führen und auf Erfordern der Aufsichtsbehörde vorzuzeigen; die Nummer der Liste, der Unterscheidungsbuchstaben des Distrikts und der Name des Heimathshafens müssen in bestimmt vorgeschriebener Weise erkennbar geführt werden. (Gleichlautende Polizeiverordnungen der Landdrosteien zu Lüneburg, Aurich und Stade und der Regierung zu Schleswig bezw. vom 24. Juli, 12. August, 4. September

§ 10.

Seetüchtigkeit, Einrichtung, Ausrüstung und Bemannung der Seeschiffe.

I. Die Reichsgesetzgebung enthält nur vereinzelte Vorschriften, welche die Seetüchtigkeit, die Einrichtung und die Ausrüstung der Seeschiffe mit Inventar und Material betreffen. Eine amtliche Schiffsbesichtigung findet, außer bei den zur Beförderung von Passagieren nach außereuropäischen Ländern bestimmten Schiffen und in dem Falle des § 47 der Seemannsordnung, nicht statt.[1])

Die allgemeinen Bestimmungen in den Artikeln 480 und 481 des Handelsgesetzbuchs, nach welchen der Schiffer vor Antritt der Reise für Seetüchtigkeit, für gehörige Einrichtung, Ausrüstung, Bemannung und Verproviantirung des Schiffes, ferner für die Tüchtigkeit der Geräthschaften

---

und 21. August 1879.) Aehnlich die Vorschriften, betr. die Numerirung und Bezeichnung der Hamburgischen Seefischer-Ewer (Bekanntmachungen der Landherrschaft der Marschlande vom 12. Juli 1869 und 1. April 1870 und der Deputation für Handel und Schifffahrt vom 11. Dezember 1869.) In Betreff der zur Provinz Preußen und Pommern gehörigen Küstenfischereifahrzeuge s. die V., betreffend die Ausführung des Fischereigesetzes in der Provinz Preußen bezw. in der Provinz Pommern vom 11. Mai 1877 (G. S S. 141 ff) §§ 25 und 27, und vom 15. Mai 1877 (G. S. S. 149 ff.) §§ 30, 33 und 35. — Für die Nordsee darf übrigens eine einheitliche Regelung aus Anlaß der internationalen Konvention, betr. die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee, erwartet werden.

Die Hamburgischen Schleppdampfer auf der Elbe, soweit sie nicht registrirt zu werden brauchen, müssen, behufs geeigneter Kontrole, beim Hafenmeister zur Empfangnahme einer Nummer angemeldet werden, welche, bei Strafandrohung, an Deck sichtbar angebracht werden soll (Bek. der Deputation für Handel und Schifffahrt, betr. die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 27. Dezember 1873).

[1]) Die Gesetzgebungen einzelner anderer europäischen Nationen unterwerfen die Seeschiffe mit Bezug auf ihre Seetüchtigkeit, Einrichtung und Ausrüstung einer gewissen staatlichen Ueberwachung. Insbesondere ist der Gegenstand in der britischen Gesetzgebung eingehend behandelt, namentlich in den Merchant Shipping acts, 1854, sect. 292 ff., 1867, sect. 6 ff., 1873, sect. 15 ff. und 1876. Zur Durchführung der betreffenden Vorschriften sind an allen Seeplätzen Schiffsbesichtiger (surveyors) eingesetzt. Ueber deren Funktionen s. Instructions to surveyors of ships, appointed by the Board of trade under the merchant shipping and passenger's acts, 1875. — Amtliche Kritik des Systems s. in der eingehenden Denkschrift des Handelsamtes, mitgetheilt in der „Times" vom 26. und 27. November 1883, welche die zur Zeit geltenden Vorschriften als völlig unzureichend charakterisirt.

zum Laden und Löschen zu sorgen hat, sind an und für sich privatrechtlicher Natur. Sie erlangen aber eine wesentliche Bedeutung auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts, insofern in der zur Ermittelung der Ursachen eines Seeunfalls stattfindenden seeamtlichen Untersuchung auch festgestellt werden soll, ob Mängel in der Beschaffenheit oder der Ausrüstung des Schiffes oder in dessen Bemannung den Unfall oder dessen Folgen herbeigeführt haben, und, falls dabei eine Verschuldung auf Seiten des Schiffers konkurrirt, gegen denselben die Patententziehung ausgesprochen werden kann.[1]) S. im übrigen §§ 70 und 76. Ingleichen trifft den Schiffer in derartigen Fällen eine strafrechtliche Verantwortlichkeit, wenn durch seine Fahrlässigkeit die Strandung oder das Sinken des Schiffes verursacht und Gefahr für Menschenleben herbeigeführt ist.[2])

II. Die besonderen reichsrechtlichen Vorschriften in Betreff der Seetüchtigkeit, Einrichtung und Ausrüstung sind folgende:[3])

---

[1]) S. U. G. § 4 Nr. 1 und 2 und § 26. — In dem Erk. des O. S. A. vom 10. Januar 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 43) wird bezüglich der in Rede stehenden Verpflichtung des Schiffers ausgeführt: „Zur Entschuldigung kann dem Schiffer, wie die Beschwerde zutreffend ausführt, die Erwägung des Seeamtes nicht gereichen, daß die derzeitige traurige Lage der Schifffahrt jedem Schiffer die Pflicht auferlege, im Interesse seiner Rheder alle nicht unumgänglich nothwendigen Ausgaben zu vermeiden. Sparsamkeit in den Ausgaben für nothwendige Schiffsreparaturen ist eine Handlungsweise, welche durch nichts entschuldigt werden kann: denn sie setzt das Leben der Schiffsbesatzung, das Schiff und seine Ladung Gefahren aus, welchen gegenüber der ersparte Geldbetrag von verschwindender Bedeutung ist. Eine solche Sparsamkeit würde mit der durch das H. G. B. Art. 480 dem Schiffer auferlegten Pflicht, dafür zu sorgen, daß das Schiff in seetüchtigem Stande ist, durchaus unvereinbar sein. Im vorliegenden Falle ist über die bei den Reparaturen beobachtete Sparsamkeit lediglich deshalb hinwegzusehen, weil nicht hat erwiesen werden können, daß der Schiffer von der Nothwendigkeit umfassenderer Reparaturen überzeugt gewesen sei und gleichwohl dieselben unterlassen habe." S. auch Erk. des O. S. A. vom 29. März 1883 (Bd. 4 S. 649), wo es heißt: „Der Schiffer kann aber für die Seeuntüchtigkeit seines Fahrzeuges nicht schon darum verantwortlich werden, wenn erwiesen ist, daß dasselbe nach seiner Beschaffenheit nicht im Stande war, den darauf befindlichen Personen und Gütern Sicherheit gegen die Gefahren der See zu bieten, sondern es trifft ihn ein Verschulden nur dann, wenn zugleich nachgewiesen wird, daß er den mangelhaften Zustand seines Schiffes gekannt hat oder bei pflichtmäßiger Aufmerksamkeit hätte kennen müssen."

[2]) R. Str. G. B. §§ 326 und 323.

[3]) Ueber die partikularrechtlichen Vorschriften, betreffend die Einrichtung und Ausrüstung von Auswandererschiffen, s. § 48, II. 5.

A. In Betreff der Seetüchtigkeit und Proviantausrüstung bestimmt die Seemannsordnung:

1) Wenn ein Schiffsoffizier oder nicht weniger als drei Schiffsleute bei einem Seemannsamte Beschwerde darüber erheben, daß das Schiff, für welches sie angemustert sind, nicht seetüchtig ist, oder daß die Vorräthe, welche das Schiff für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben sind, so hat das Seemannsamt eine Untersuchung des Schiffes beziehungsweise der Vorräthe zu veranlassen, und deren Ergebniß in das Schiffsjournal einzutragen. Auch hat dasselbe, falls die Beschwerde sich als begründet erweist, für die geeignete Abhülfe Sorge zu tragen.

2) Wer eine auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde über Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder Mangelhaftigkeit des Proviants bei einem Seemannsamte vorbringt und auf Grund dieser Behauptungen eine Untersuchung veranlaßt, wird

a. wenn die Beschwerde wider besseres Wissen erhoben war, mit Gefängniß bis zu drei Monaten,

b. wenn dieselbe nur leichtfertig angebracht war, mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark

bestraft.

3) Andererseits hat der Schiffer, welcher seine Verpflichtung, für die gehörige Verproviantirung des Schiffes zu sorgen, nicht erfüllt,

a. wenn dabei Vorsatz obwaltet, Gefängniß, neben welchem auf Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark, sowie auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden kann,

b. wenn nur eine fahrlässige Unterlassung vorliegt, falls in Folge derselben der Schiffsmannschaft die gebührende Kost nicht gewährt werden kann, Geldstrafe bis zu sechshundert Mark oder Gefängniß bis zu einem Jahre

verwirkt. [1])

Um eine mißbräuchliche Anwendung des der Schiffsmannschaft durch § 47 der Seemannsordnung eingeräumten Beschwerderechts und die daraus der Rhederei und den sonst Betheiligten erwachsenden Schäden zu verhüten, haben die Konsuln folgende Ausführungsvorschriften [2]) zu beobachten:

---

1) S. O. §§ 47, 91 und 97. — In Betreff der in derartigen Fällen dem Schiffer obliegenden privatrechtlichen Haftpflicht s. die Art. 478 und 479 H. G. B.

2) K. J. zu § 37 K. G., aufgestellt im Einvernehmen mit den betreffenden Ausschüssen des Bundesraths.

1) Wird bei dem Konsul von Angehörigen der Mannschaft eines Schiffes Beschwerde darüber erhoben, daß dasselbe nicht seetüchtig sei, oder daß die Vorräthe, welche es für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben seien, so hat der Konsul zunächst die Legitimation der Beschwerdeführer festzustellen. Insbesondere ist, wenn die Beschwerde von einem Schiffsmann unter Berufung auf seine Eigenschaft als Schiffsoffizier [1]) erhoben wird, von ihm der Nachweis zu führen, daß ihm dieselbe wirklich zusteht. Nur der Steuermann des Schiffes ist von diesem Nachweise befreit.

2) Nach Feststellung der Legitimation sind die Beschwerdeführer über ihren Antrag zu Protokoll zu vernehmen.

3) Die Vernehmung jedes einzelnen Beschwerdeführers erfolgt abgesondert ohne Beisein der übrigen.

Vor der Vernehmung ist jeder derselben auf die Strafbestimmungen des § 94 der Seemannsordnung und auf die Entschädigungsansprüche hinzuweisen, welche er, falls die Beschwerde unbegründet befunden wird, zu gewärtigen hat.

4) Der Vernommene hat sich ausführlich darüber zu erklären:

a. auf welche Thatsachen er die Annahme stützt, daß das Schiff nicht seetüchtig sei, oder daß die Vorräthe, welche dasselbe für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben seien;

b. durch welche Beweismittel die Feststellung dieser Thatsachen zu bewirken ist.

5) Nach dem Abschluß der Vernehmungen hat der Konsul zu prüfen:

a. ob die thatsächlichen Angaben der Beschwerdeführer, wenn sie durch die Beweisaufnahme bestätigt werden sollten, die Annahme rechtfertigen, daß das Schiff nicht seetüchtig sei, oder daß die Vorräthe desselben für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken ungenügend oder verdorben seien;

b. ob, wenn die Beschwerde von mindestens drei Schiffsleuten erhoben ist, die thatsächlichen Angaben jedes Einzelnen von ihnen im Wesentlichen mit den Aussagen der anderen Beschwerdeführer übereinstimmen.

Trifft die eine oder die andere dieser beiden Voraussetzungen nicht zu, so ist die Beschwerde ohne weiteres als unbegründet, beziehungsweise unzulässig abzuweisen.

---

[1]) S. über diesen Begriff § 24.

6) Wenn dagegen der erhobenen Beschwerde nach Maßgabe der unter Nr. 5 getroffenen Bestimmungen weitere Folge zu geben ist, so hat der Konsul zunächst den Schiffer über die einzelnen Beschwerdepunkte zu hören. Findet die Angelegenheit durch dessen Erklärung nicht ihre Erledigung und ist auch durch die sonst sich darbietenden Beweismittel, insbesondere durch eine Vernehmung der übrigen Schiffsmannschaft, eine genügende Aufklärung des Sachverhaltes nicht zu gewinnen, so hat der Konsul eine Untersuchung des Schiffes, beziehungsweise der Vorräthe zu veranlassen, und nach Beendigung derselben in Gemäßheit des § 47 der Seemannsordnung weiter zu verfahren.

7) Mit der Untersuchung des Schiffes oder der Vorräthe sind unparteiische Sachverständige und zwar, wenn im Hafen deutsche oder einer anderen befreundeten Nation angehörige Schiffe anwesend sind, zwei oder drei von den Führern dieser Schiffe zu betrauen. Das Ergebniß der Untersuchung ist durch ein von den Sachverständigen zu unterzeichnendes Protokoll festzustellen.

8) Hat eine Untersuchung des Schiffes oder der Vorräthe stattgefunden, so hat der Konsul unverzüglich unter abschriftlicher Einreichung der Verhandlungen, sowie unter Mittheilung der getroffenen Entscheidung und der zu deren Ausführung etwa erlassenen Anordnungen dem Auswärtigen Amte eingehenden Bericht zu erstatten. [1])

Die Seetüchtigkeit kann eine absolute und eine relative sein. Absolut seeuntüchtig ist ein Schiff, welches in dem Zustande, in welchem es sich befindet, unter keinerlei Verhältnissen zu einer Reise tauglich ist. In vielen Fällen aber wird die Seefähigkeit mit von dem Ziele und der Zeit der Reise abhängen. Ein Schiff kann für eine Reise in der Ostsee sehr wohl tüchtig, für eine Reise über den Ozean aber durchaus ungeeignet sein.

Ob ein seeuntüchtiges Schiff reparaturunfähig oder reparaturunwürdig ist, kommt für das Bestehen des Heuervertrages in Gemäßheit des § 56 der Seemannsordnung in Betracht. Ein seeuntüchtig gewordenes Schiff gilt

1) als reparaturunfähig, wenn die Reparatur des Schiffes überhaupt nicht möglich ist, oder an dem Orte, wo das Schiff sich befindet,

---

[1]) S. auch die kritischen Erörterungen über die Proviantausrüstung der Seeschiffe in dem Erk. des S. A. zu Hamburg vom 4. September 1882 (Entsch. Bd. 4, S. 330 ff.).

nicht bewerkstelligt, dasselbe auch nicht nach dem Hafen, wo die Reparatur auszuführen wäre, gebracht werden kann;

2) als reparaturunwürdig, wenn die Kosten der Reparatur ohne Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu mehr betragen würden, als drei Viertel seines früheren Werthes.

Ist die Seeuntüchtigkeit während einer Reise eingetreten, so gilt als der frühere Werth derjenige, welchen das Schiff bei dem Antritt der Reise gehabt hat, in den übrigen Fällen derjenige, welchen das Schiff, bevor es untüchtig geworden ist, gehabt hat, oder bei gehöriger Ausrüstung gehabt haben würde.[1])

Wichtig, jedoch nicht entscheidend für die Beurtheilung der Seetüchtigkeit ist die Klassifizirung der Seeschiffe, welche an sich nur einen privaten Charakter hat.[2])

B. Der Schiffsmannschaft soll ein ihrer Zahl und der Größe des Schiffes entsprechender, nur für sie und ihre Effekten bestimmter wohlverwahrter und genügend zu lüftender Logisraum gewährt werden. In Betreff der Größe und Einrichtung ist im Zweifel das örtliche Recht des Heimathshafens maßgebend. Der Erlaß näherer Bestimmungen steht den Landesregierungen im Verordnungswege zu.[3])

---

[1]) H. G. B. Art. 444.

[2]) S. das Erk. des R. O. H. G. vom 22. September 1876 (Entsch. Bd. 21 S. 159 ff.) in Betreff der Bedeutung, welche namentlich dem Zeitraume, auf welchen dem Schiffe eine Klasse beigelegt ist, für die Beurtheilung der Seetüchtigkeit beizumessen ist. Ferner das Erkenntniß des O. S. A. vom 20. März 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 420), in welchem es heißt: „Die Klassifizirung eines Schiffes bei einem der bestehenden Klassifikations-Institute kann als stringenter und für seeamtliche Untersuchungen maßgebender Beweis seiner Seetüchtigkeit jedenfalls dann nicht angesehen werden, wenn eine solche Klassifizirung vor längerer Zeit, im vorliegenden Falle acht Monate vor der letzten Abfahrt, und für ein inmittelst fortwährend zu Seereisen benutztes Schiff erfolgt ist." S. auch Erk. des S. A. zu Hamburg vom 26. April 1883 (Bd. 4. S. 691 ff.).

[3]) S. O. §§ 44, 45. — Nach § 26 des preußischen G. betr. die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen, vom 26. März 1864 (G. S. S. 693), eingeführt in Hannover durch V. vom 24. Juni 1867 (G. S. S. 1165 ff.) und im Jadegebiet durch G. vom 9. März 1870 (G. S. S. 248 ff.) soll der Logisraum, mit Ausnahme des Kojenraumes, mindestens $4^1/_2$ Fuß hoch und so groß sein, daß auf jeden Schiffsmann einschließlich seines Kojenraumes mindestens 65 Kubikfuß kommen. Diese Vorschrift ist in der Dienstanweisung für die preußischen Musterungsbehörden vom 24. Februar 1873 unter Nr. 45 ausdrücklich

C. Einem jeden Schiffsführer liegt es ob, dafür Sorge zu tragen, daß die zur Ausführung der Vorschriften der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 über das Führen von Lichtern, über die Schallsignale und über das Ausweichen der Schiffe erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande an Bord vorhanden sind.[1]) Es sind dies: Die Positionslaternen, tragbare Lichter beziehungsweise Einrichtung für Flackerfeuer, Bälle, Schallsignalapparate (Nebelhorn, Glocken- beziehungsweise Dampfsignalapparat). Nichtbefolgung dieser Vorschrift zieht Strafverfolgung in Gemäßheit des § 145 des Reichsstrafgesetzbuchs nach sich.

III. Soweit die Pflichten des Rheders beziehungsweise des Schiffers bezüglich der Ausrüstung nicht gesetzlich geregelt sind, liegt auf diesem Gebiete die Garantie allein in der Gewissenhaftigkeit beider und in der Energie, mit welcher der Schiffer vorhandenen Mängeln gegenüber auf eine den Anforderungen für die Sicherheit des Schiffes und des eingeschifften Personals entsprechende Ausrüstung hinwirkt.

Es kommt hierbei hauptsächlich in Betracht:

1) Die eigentliche Inventarien- und Materialien-Ausrüstung des Schiffes, welche dasselbe erst zur Reise tauglich macht. Dieselbe muß in der erforderlichen Vollständigkeit und Tüchtigkeit vorhanden sein. Auch für Reservegut in entsprechender Stückzahl soll gesorgt sein.

Die Sicherheit des Schiffes erheischt namentlich den ordnungsmäßigen Zustand der Steuervorrichtungen, der Anker und Ketten, der Pumpeinrichtungen, der Beleuchtungsapparate nebst einer ausreichenden Quantität an Beleuchtungsmaterial, das Vorhandensein der vorgeschriebenen Noth- und Lootsensignale.[2])

---

bis auf weiteres aufrecht erhalten. Für Bremen ist unterm 15. März 1873 (G. Bl. S. 41, 42) eine V. ergangen, nach welcher der Logisraum für den Mann mindestens 1,7 Kubitmeter betragen soll und Zweimannskojen verboten sind.

[1]) Einleitung der V. V. Z.

[2]) In dem Erk. des S. A. zu Hamburg vom 24. November 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 527) wird in dieser Hinsicht bemerkt: „Unerwähnt darf hier auch der Umstand nicht bleiben, daß die von der „Elinora" gezeigten Blaufeuer nicht den durch die Kaiserliche V. in Betreff der Noth- und Lootsensignale vom 14. August 1876 als Nothzeichen vorgeschriebenen Signalen entsprechen. Wenn Schiffer S. zur Erklärung dieses Umstandes anführt, daß er die gesetzlich vorgeschriebenen Nothsignale überall nicht habe zeigen können, indem an Bord der „Elinora" weder eine Kanone noch Raketen geführt seien, so wird dieser Mangel in der Ausrüstung des Schiffes um so weniger zu billigen sein, als anzunehmen steht, daß die

Zur ordnungsmäßigen Ausrüstung gehören sodann die für die Navigirung erforderlichen Hülfsmittel, insbesondere die Beobachtungsinstrumente, wie Kompaß nebst Deviationstabelle, Peilkompaß, Chronometer, Barometer,[1]) für deren Regulirung, Kontrolirung und Readjustirung zu entsprechender Zeit Sorge zu tragen ist;[2]) ferner Logg und Loth (Hand- und Tiefloth-

ordnungsmäßigen Signale für am Lande Befindliche eher hätten wahrnehmbar werden können, als die gezeigten Blaufeuer, die Raketen insbesondere, weil sie über die über dem Wasser befindliche unsichtige Luftschicht emporgestiegen wären."

[1]) Ob alle diese Instrumente oder nur einzelne derselben erforderlich sind, ist von der beabsichtigten Reisetour abhängig. Der Kompaß ist für alle Fälle unentbehrlich. In Betreff der Nothwendigkeit des Vorhandenseins eines Chronometers heißt es in dem Erk. des O. S. A. vom 22. Februar 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 176): „Wenn es in Folge der eigenthümlichen Bodenbeschaffenheit und der sorgfältigen Auslothung der Nordsee zulässig erscheint, in diesem Meerestheile ohne einen Chronometer an Bord zu navigiren, so ist dies bei dem jetzigen Stande der Nautik doch nicht mehr zulässig, sobald sich die Reise über den Kanal hinaus in den atlantischen Ozean erstreckt. Die „Elise" befand sich auf der Reise von Glückstadt nach Bilbao; für eine solche Reise war die Ausrüstung des Schiffes mit einem Chronometer nothwendig, und es kann hier als mildernd nicht in das Gewicht fallen, daß ein großer Theil der kleineren Schiffe auf solchen und ähnlichen Reisen zur Zeit noch nicht mit einem Chronometer ausgerüstet ist. Schiffer K. hat bei der Verhandlung in der zweiten Instanz selbst zugegeben, daß er auf seiner letzten Reise mehrfach Gelegenheit zu einer Längenbeobachtung nach Chronometer gehabt haben würde; es ist daher anzunehmen, daß, wenn ein Chronometer an Bord gewesen wäre, der große Fehler in dem Längenbesteck und somit der Seeunfall überhaupt vermieden worden wäre."

[2]) In Betreff der Regulirung der Kompasse s. die Ausführungen in den Erk. des O. S. A. vom 13. Februar und 12. Juli 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 161 und 455); ferner das Erk. des S. A. zu Stettin vom 7. April 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 338). Hinsichtlich der Regulirung der Chronometer enthält das Erk. des O. S. A. vom 20. Oktober 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 713) folgende bemerkenswerthe Ausführung: „Das unbegründete Vertrauen, welches der Schiffer St. in den richtigen Gang und Stand seines Chronometers setzte, hatte zur Folge, daß er es in fahrlässiger Weise unterließ, die geeigneten Maßnahmen zur Kontrolirung und Regulirung dieses Instrumentes zu treffen. Es ist als zutreffend nicht anzuerkennen, daß dies Vertrauen aus den vom Seeamt angeführten Gründen ein berechtigtes habe sein können. Es mußte dem Schiffer, wenn er ein erfahrener und umsichtiger Seemann war, bekannt sein, daß ein jeder Chronometer infolge der Aenderungen der Temperatur seinen Gang ändert, und daß daraus nothwendig Unsicherheiten in der Bestimmung des jeweiligen Standes entstehen. Solche Temperaturänderungen hatten seit der Ausreise des Schiffes von Hamburg mehrfach stattgefunden, ohne daß inzwischen an eine Regulirung des Chronometers gedacht worden war. Der Schiffer mußte also darauf gefaßt sein, daß die Angaben des Chronometers nicht

leinen);[1]) sodann die erforderlichen neuesten Karten[2]) und Segelanweisungen

---

mehr ganz zuverlässig waren; es war daher seine Pflicht, jede Gelegenheit zu benutzen, um den Gang und Stand desselben zu bestimmen. Die Annahme des Seeamts, daß dem St. vor Antritt der letzten Reise hierzu möglicherweise keine Gelegenheit geboten gewesen sei, ist als irrig zu bezeichnen. Wenn auch an dem Orte, an welchem das Schiff die Ladung einnahm, eine Zeitballeinrichtung zur genauen Berichtigung des Chronometers nicht vorhanden war, so bot sich doch bei dem Aussegeln des Schiffes aus dem La Plata, welches in Folge des konträren Windes mehrere Tage in Anspruch nahm, auf Grund der damals genau bekannten Position des Schiffes mehrfach Gelegenheit zu einem Chronometervergleich, welcher hingereicht hätte, die etwaigen Fehler der Uhr in genügender Weise zu ermitteln und so den weiteren Fortgang der Reise sicher zu stellen. Daß der Schiffer diese Maßregel in fahrlässiger Weise unterließ, gereicht ihm schon zu einem schweren Vorwurf, da mit Sicherheit anzunehmen ist, daß die Strandung des Schiffes nicht erfolgt wäre, wenn das Chronometer einen auch nur annähernd richtigen Stand gehabt hätte." Hinsichtlich der Kontrole der Deviationstabelle heißt es in dem Erk. des S. A. zu Danzig vom 13. April 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 37): „Erfahrungsmäßig wird der jedem Schiffe eigenthümliche magnetische Charakter erst nach längerer Zeit, oft erst nach mehreren Jahren, stabil, und es hätte daher nicht unterlassen werden sollen, die Richtigkeit der im Frühjahre 1880 bestimmten Deviationstabelle des erst Februar 1880 zum ersten Male in See gegangenen Schiffes zu prüfen, und diese Prüfung war um so mehr angezeigt, als das Schiff inzwischen eine Reise in das Mittelmeer und Schwarze Meer gemacht hat und nach jeder erheblichen Ortsveränderung des Schiffes in der Breite die Deviationsbestimmungen stets wiederholt werden müssen."

[1]) „Kompaß, Logg und Loth sind erfahrungsmäßig unentbehrliche Hülfsmittel der Seefahrt. Nach dem H. G. B. Art. 480 hat der Schiffer vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Schiff gehörig ausgerüstet ist. Der Schiffer A. hat diese Pflicht verletzt, indem er die Reise (von Wilhelmshaven nach Narwa) ohne einen wesentlichen Ausrüstungsgegenstand, das Logg, antrat — —" heißt es in einem Erk. des O. S. A. vom 21. Oktober 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 721). — S. auch Erk. des S. A. zu Königsberg vom 20. Mai 1882 (Bd. 4 S. 268) und des O. S. A. vom 8. September 1882 (Bd. 4 S. 272, 273).

[2]) In dem Erk. des O. S. A. vom 13. Februar 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 159) wird in dieser Beziehung ausgeführt: „Die Benutzung der auf dem „Ridderkerk" gebrauchten und ähnlichen Karten, welche von verschiedenen Kompilatoren zusammengetragen sind, und für deren Richtigkeit eine vollwiegende Verantwortlichkeit von Niemand übernommen werden kann, leistet keine Gewähr für eine sichere Navigirung von Schiffen und kann leicht zu Unglücksfällen Veranlassung geben. Gegenüber dem Umstande, daß fast von allen Seestaaten genaue Seekarten, wenigstens von ihren eigenen Küstengewässern, herausgegeben werden, daß die britische Admiralität mit einem großen Kostenaufwande vorzügliche Seekarten von allen Meeren veröffentlicht und zu einem mäßigen Preise zugängig macht, und daß ferner sowohl

für diejenigen Reviere, in welche voraussichtlich das Schiff gelangen wird.[1])

Von hervorragender Bedeutung im Interesse der Sicherung des eingeschifften Personals bei Seeunfällen ist die Ausrüstung mit Booten und Rettungsvorrichtungen.

Was die Ausrüstung mit Booten betrifft, so handelt es sich um die Zahl, den Raumgehalt, die Beschaffenheit, insbesondere die Stabilität derselben, das Vorhandensein des erforderlichen Bootsinventars und die Zweckmäßigkeit der Vorrichtungen, mittels welcher dieselben zu Wasser geführt werden sollen; die Boote müssen derartig angebracht und befestigt sein, daß ihrem ungehinderten Klarmachen in dem Falle, daß eine schleunige Benutzung nothwendig wird, nichts entgegensteht.[2])

---

die erstgenannten Seekarten als auch die letzteren andauernd unter sorgfältiger Berichtigung gehalten werden, somit die größtmögliche Sicherheit für die Richtigkeit derselben geboten ist, erscheint die Verwendung unzuverlässiger, von Privaten veröffentlichter Seekarten im allgemeinen als schädlich für die Navigirung." Die Verwendung veralteter Karten wird besonders scharf kritisirt in dem Erk. des O. S. A. vom 22. Februar 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 176, 177), wo es heißt: „Noch schwerer fällt aber in das Gewicht, daß die „Elise" mit gänzlich veralteten und unbrauchbaren dänischen Seekarten ausgerüstet war. Die Folge dieses und des weiteren Umstandes, daß Schiffer K., wie sich bei der Verhandlung in der zweiten Instanz ergeben hat, der dänischen Sprache zu wenig mächtig ist, um auch nur die nautischen Bemerkungen auf jenen Karten verstehen zu können, ist es gewesen, daß bei Aufmachung der Loggrechnung eine veraltete, vor 18 Jahren angegebene Mißweisung in Rechnung gezogen worden ist. Die benutzten Karten befanden sich außerdem in einem Zustande, welcher die sorgfältige Eintragung des Besteckortes und das Absetzen der Kurse in hohem Grade erschwerte, theilweise sogar überhaupt unmöglich machte." S. ferner Erk. des O. S. A. vom 8. September 1882 (Bd. 4 S. 272) und des S. A. zu Emden vom 10. März 1883 (Bd. 4 S. 638, 640).

[1]) S. hierüber auch in dem Erk. des S. A. zu Brake vom 17. April 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 344).

[2]) Erk. des O. S. A. vom 23. Juni 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 211), des S. A. zu Bremerhaven vom 10. Juni 1882 und des O. S. A. vom 30. September 1882 (Bd. 4 S. 286, 287 bezw. S. 289, 290); ferner des S. A. zu Bremerhaven vom 4. November 1882 (das. S. 467, 468). — In der II. Session 1878 war dem Reichstage der Entwurf eines G., betreffend die Ausrüstung der deutschen Kauffahrteischiffe mit Booten, vorgelegt worden, folgenden Inhalts: „Rheder und Schiffsführer, welche den durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesraths getroffenen Anordnungen über die Ausrüstung der deutschen Kauffahrteischiffe mit Booten zuwiderhandeln, werden mit Geldstrafe bis zu fünfzehnhundert Mark bestraft." In den Motiven ist auf die wiederholt in Folge ungenügender Boots-

Rettungsbojen sind nicht nur ein zweckmäßiger, sondern ein nothwendiger Ausrüstungsgegenstand.[1]) Die Zahl derselben hängt von der Größe des Schiffes, von der Anzahl der eingeschifften Personen und von dem Vorhandensein anderweiter Rettungseinrichtungen ab, zu denen namentlich Schwimmgürtel, Korkjacken u. dgl. gehören, auf deren Vorhandensein in entsprechender Stückzahl insbesondere an Bord von Passagierdampfern erhebliches Gewicht zu legen ist.[2]) Auch empfiehlt es sich, die eingeschifften Per-

---

ausrüstung vorgekommenen Seeunfälle und auf die Vorgänge in der britischen Gesetzgebung von 1854 und 1873 hingewiesen. S. Reichstags-Drucksachen 3. Leg.-Per. II. Session 1878, Bd. 3 Nr. 149. Der Entwurf ist nicht zur Erledigung gelangt.

[1]) Erk. des S. A. zu Danzig vom 4. April 1878 (Entsch. Bd. 1 S. 13), ferner des S. A. zu Hamburg vom 10. Oktober 1882 (Bd. 4 S. 374). Das S. A. zu Stettin sieht freilich, entgegen der Ansicht des Reichskommissars, nicht für alle Fälle in dem Fehlen von Rettungsbojen einen tadelnswerthen Mangel in der Ausrüstung des Schiffes. S. Erk. vom 15. November 1881 (Bd. 3 S. 506).

[2]) Hierüber heißt es in dem Erk. des S. A. zu Brake vom 12. Januar 1882 (Entsch. Bd. 3 S. 608): „Das Seeamt glaubt aber in Betreff der Ausrüstung hier nicht unerwähnt lassen zu dürfen, daß eine Vervollständigung derselben durch Korkjacken für die gesammte Besatzung zu wünschen gewesen wäre, weil gerade der vorliegende Unfall die Zweckmäßigkeit dieser Rettungsmittel besonders klar darthut. Mit großer Wahrscheinlichkeit ist anzunehmen, daß zum mindesten die Mehrzahl der Verunglückten gerettet worden wäre, wenn man Korkjacken an Bord gehabt hätte. Daß dies nicht der Fall gewesen, kann nicht als Mangel in der Ausrüstung bezeichnet werden, weil keine gesetzliche Vorschrift darüber besteht und es keinesweges Bestandtheil der allgemein üblichen Ausrüstung, vielmehr bis jetzt nur vereinzelt zur Anwendung gekommen ist. Nach der Ansicht des Seeamts wäre aber zu wünschen, daß diese Maßregel eine allgemeine Verbreitung fände und die Anschaffung der Korkjacken nicht von den Rhedern den einzelnen Seeleuten überlassen würde. Die weitere, in Rhedereikreisen bereits vielfach verhandelte Frage, ob dieserhalb eine gesetzliche, den Rheder zur Anschaffung verpflichtende Vorschrift für zweckmäßig oder nothwendig zu erachten, wird der Beurtheilung des Seeamts hier nicht unterliegen und daher dahingestellt bleiben können.“ — Ferner in dem Erk. des S. A. zu Stralsund vom 31. August 1882 (Bd. 4 S. 329): „Das Seeamt hat aber bei dieser Gelegenheit auf Anregung des Reichskommissars die Frage geprüft, ob die Ausrüstung des Schiffes hinsichtlich der für die Sicherheit der Personen der Besatzung getroffenen Maßregeln eine genügende gewesen ist, und hat dasselbe hierbei einen Mangel in dieser Ausrüstung konstatiren müssen. Es ist nach Angabe des Schiffers nur eine Rettungsboje an Bord gewesen. Es erscheint durchaus nothwendig, daß an Bord jedes Schiffes soviel Rettungsapparate — seien es Bojen oder Korkwesten — sich befinden, als Personen der Besatzung vorhanden sind. Im vorliegenden Falle erscheint die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß, wenn nach der Strandung sich jeder der Be-

sonen mit Information über die Art der Benutzung dieser Gegenstände zu versehen, in welcher Hinsicht eine Veranschaulichung durch bildliche Darstellung zweckmäßig ist.[1] Endlich ist es erforderlich, daß die in Rede stehenden Rettungsvorrichtungen so aufbewahrt werden, daß sie jeder Zeit ohne Schwierigkeit erreicht werden können.[2]

---

satzung mit einem Rettungsapparate versehen hätte, beim Ueberspülen der Koch S. entweder sich so lange hätte über Wasser halten können, bis ihm seitens der übrigen Besatzung Hülfe geleistet wurde, oder er bei der Nähe des Landes dieses hätte erreichen oder an dasselbe gespült werden können. Da der hier vorliegende Fall der mangelnden Ausrüstung des Schiffes nicht ein alleinstehender ist, sondern, wie dem Seeamt bekannt, fast überall vorkommt und trotz der vielfach vorliegenden Unglücksfälle ein Wandel zum Bessern durch die Initiative der Rheder oder Schiffer nicht geschaffen ist und somit auch nicht zu erwarten steht, so glaubt das Seeamt aussprechen zu müssen, daß es nur einen Weg giebt, um eine durchgreifende Besserung nach dieser Richtung hin zu erwirken — den Weg der Gesetzgebung. Es würde in dieser Hinsicht genügen, die Zahl der auf jedem Schiffe befindlichen Rettungsapparate und den Ort ihrer Anbringung gesetzlich zu fixiren." — In dem Erk. desselben S. A. vom 6. September 1882 (Bd. 4 S. 343) heißt es in gleichem Sinne: „Dagegen hat das Seeamt sich dafür entschieden, daß der bei dem Unfalle stattgehabte Verlust von Menschenleben durch einen Mangel in der Ausrüstung des Schiffes herbeigeführt worden ist. Es sind nur zwei Rettungsbojen an Bord gewesen, beide sind von Personen der Besatzung benutzt worden, und diese beiden Personen haben dadurch ihr Leben gerettet, während drei andere Personen der Besatzung wegen Mangels solcher Rettungsapparate nicht mit solchen versehen waren und von denen Einer bei dem Versuche an das Land zu schwimmen, die beiden Anderen bei dem unglücklichen Bruche der Rettungsleine ertrunken sind. Aus diesem Vorfalle festzustellen, daß höchst wahrscheinlicherweise auch diese drei Menschen gerettet worden wären, wenn hinreichende Rettungsapparate an Bord gewesen wären, hat das Seeamt um so weniger Bedenken getragen, als vor der Strandung hinreichend Zeit und Gelegenheit für die Besatzung war, sich mit etwa vorhandenen Rettungsapparaten z. B. Korkwesten zu versehen. Auch aus diesem Vorfalle hat das Seeamt wiederholt Veranlassung genommen, seine Ansicht dahin auszusprechen, daß es geboten erscheint, die genügende Ausrüstung der Schiffe mit Rettungsapparaten auf gesetzlichem Wege zu erzwingen." — Auch in dem Erk. vom 26. Januar 1883 (Bd. 4 S. 590) spricht sich das S. A. zu Stralsund in diesem Sinne aus. — S. ferner Erk. des S. A. zu Stettin vom 23. Februar 1883 (Bd. 4 S. 623, 633, 634) und zu Hamburg vom 30. März 1883 (Bd. 4 S. 673, 674).

[1]) Erk. des S. A. zu Hamburg vom 10. Februar 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 261).

[2]) Erk. des S. A. zu Bremerhaven vom 10. Juni 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 286) und des O. S. A. vom 30. September 1882 (Bd. 4 S. 288 f.), wo es heißt: „Die Rettungsbojen des Schiffes, welche einen Nutzen nur dann haben können, wenn sie einem über Bord gefallenen Manne sofort, d. h. noch bevor er weit hinter das

IV. In Betreff der Bemannung der Schiffe ist reichsseitig, abgesehen von den in den §§ 12 und 13 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (s. § 14, VII) enthaltenen Bestimmungen und der Festsetzung in § 40 Absatz 2 der Seemannsordnung (s. unten), keinerlei Anordnung getroffen. Die Möglichkeit einer gesetzlichen Regelung nach dieser Richtung hin ist auch durch die Natur der Verhältnisse ausgeschlossen,[1]) schon aus dem Grunde, weil neben der Zahl die Qualität der Mannschaft eine sehr wesentliche Rolle spielt und eine amtliche Feststellung dieser Qualität selbstverständlich nicht erfolgen kann.

Die Bemannung muß eine nach der Bauart, Größe und Ausrüstung eines jeden Fahrzeuges und mit Rücksicht ferner auf das Ziel, die Zeit und die Dauer der Reise,[2]) um die es sich in dem einzelnen Falle handelt, sowie mit Rücksicht auf die körperliche und geistige Befähigung der engagirten Schiffsleute für die Bedienung des Schiffes ausreichende sein, ausreichend unter Berücksichtigung der gewöhnlichen Gefahren der Seeschifffahrt, nicht für alle bei außerordentlichen elementaren Vorkommnissen vorzunehmenden

Schiff getrieben ist, zugeworfen werden, befanden sich auf dem „Roland" nicht — wie allgemein üblich — auf dem Verdeck des Schiffes, sondern waren in der sogenannten Steerage verstaut. Die zur Entschuldigung dieser Verstauungsart angeführten Gründe, daß mehrere Leute den Verstauungsort der Rettungsbojen kannten, daß in Folge der Verwirrung aber Niemand von der Besatzung an die Rettungsbojen gedacht hat, sowie daß diese Bojen aus der Steerage ebenso rasch zu erlangen gewesen wären, als wenn sie sich auf dem Verdeck befunden hätten, wo sie hätten festgebunden werden müssen, während sie in der Steerage lose lagen, können als zutreffend nicht anerkannt werden; denn es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß, wenn die Rettungsbojen auf dem Verdeck so aufgehängt gewesen wären, daß sie täglich der Besatzung vor Augen kommen mußten, trotz aller Verwirrung sogleich an das Ueberbordwerfen der Bojen gedacht worden wäre. Die allgemein übliche Befestigung der Bojen auf dem Oberdeck ist ferner eine solche, daß die Lösung derselben nur einige Sekunden beansprucht, während das Holen der Bojen aus einem zugedeckten Luck stets soviel Zeit erfordern wird, daß das Ueberbordwerfen nutzlos ist, weil das Schiff sich inzwischen zu weit von dem Ueberbordgefallenen entfernt hat. Es ist daher eine Pflichtversäumniß des Schiffers und des Steuermannes gewesen, die Rettungsbojen auf dem „Roland" so aufbewahrt zu lassen, daß ihr Zweck vereitelt wurde." S. auch Erk. des S. A. zu Emden vom 7. April 1883 (Bd. 4 S. 674, 676).

[1]) Das S. A. zu Königsberg ist freilich anderer Meinung. S. das Erk. desselben vom 14. November 1878 (Entsch. Bd. 1 S. 180).

[2]) S. Erk. des S. A. zu Hamburg vom 13. Januar 1883 (Entsch. Bd. 4 S. 370).

Manöver. Je vollkommener die mechanischen Vorrichtungen für die seemännischen Manöver, für die Bedienung der Segel, für die Handhabung der Pumpen u. s. w. sind, um so mehr darf eine Ersparniß an Menschenkräften statthaben.

Es kann nicht zweifelhaft sein, daß, wenn aus Veranlassung der Unzulänglichkeit der Bemannung nach Zahl oder Qualität ein Seeunfall oder nachtheilige Folgen eines solchen herbeigeführt worden sind, hieraus sehr wohl ein Grund zur Patententziehung gegen den Schiffer, dessen Verschulden jener Mangel zur Last fällt, entnommen werden darf.[1])

In den Entscheidungen der Seeämter ist einerseits vielfach die unzureichende Bemannung von Fahrzeugen monirt, andererseits aber aus den desfallsigen Usancen ein Entschuldigungsgrund für den Schiffer hergeleitet worden. Gegen diese letztere Beurtheilung führt das Oberseeamt in einem Erkenntniß vom 12. Dezember 1878[2]) aus: „Die Auffassung des Seeamtes (zu Emden), welche für die Unzulänglichkeit der Besatzung in den seitherigen Usancen der Küstenschifffahrt einen Entschuldigungsgrund finden zu dürfen geglaubt hat, kann nicht getheilt werden. Das Handelsgesetzbuch im Artikel 480 verpflichtet den Schiffer ausdrücklich, vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Schiff gehörig bemannt ist. Wenn sich eine von dieser Vorschrift abweichende Gewohnheit gebildet hat, so kann die letztere nur als ein Mißbrauch bezeichnet werden, welcher ein gesetzwidriges Verhalten niemals zu entschuldigen vermag."

Die mehrfach in den seeamtlichen Entscheidungen ausgesprochene Ansicht, daß für seegehende Schiffe eine Besatzung von zwei Mann außer dem Schiffer, wenn auch in gewissen Distrikten üblich, immer als eine ungenügende zu erachten sei, ist in einer Reihe anderer Entscheidungen nicht als zutreffend anerkannt worden; man hat sogar in einem Falle einen Schiffsjungen neben dem Schiffer für ausreichend erachtet.[3])

---

1) S. z. B. das Erk. des S. A. zu Brake vom 10. März 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 341, 342), des S. A. zu Emden vom 18. Juni 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 381 bis 383), des O. S. A. vom 6. August 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 422).

2) Entsch. Bd. 1 S. 249, 250.

3) In dem Erk. des S. A. zu Flensburg vom 27. Dezember 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 932, 934) für eine Tour mit einem kleinen Ewerfahrzeuge von Lemkenhafen auf Fehmarn nach Neumühlen bei Kiel. S. auch das Erk. des S. A. zu Stralsund vom 6. Dezember 1882 (Bd. 4 S. 605, 607), wo es mit Bezug auf eine Schaluppe von 67,2 cbm Netto-Raumgehalt (Tour von Stettin nach Kopenhagen) heißt: „Das Seeamt glaubte noch einen Umstand hervorheben zu müssen,

Diese Verschiedenheit der Anschauungen findet zum Theil darin ihre Erklärung, daß in der That jeder Fall, in welchem die Frage zur Entscheidung steht, nach der Eigenartigkeit der Verhältnisse beurtheilt werden muß.[1])

---

welcher freilich nicht gerade mit dem Unfall in ursächlichem Zusammenhange steht, welcher aber das Verfahren des H. bei Ausübung seines Schiffergewerbes als ein geradezu unverantwortliches erscheinen läßt; es betrifft dies die Besatzung des Schiffes. Im Verhältniß zur Größe und Takelung des Schiffes ist freilich ein Hülfsmann genügend, es muß dieser eine Mann dann aber jedenfalls ein befahrener Seemann sein. H. hat aber für diese Fahrt einen Schiffsmann angenommen, welcher erst wenige Monate auf einem Schiffe gewesen ist, also nur die allergewöhnlichsten Handgriffe im Schiffsdienste sich angeeignet haben kann und noch völlig unerfahren in nautischen Dingen sein muß. Dieser Schiffsmann wäre, wenn dem H. irgend ein Unfall zugestoßen, völlig hülflos Wind und Wellen preisgegeben gewesen." Das O. S. A. in seinem Spruche vom 10. März 1883 (Bd. 4 S. 609) hat dazu bemerkt: „Freilich hatte der Schiffer seine schwierige Lage, welche ihn auch verhinderte, von Logg und Loth den für eine sichere Navigirung erforderlichen Gebrauch zu machen, zum Theil selbst verschuldet, indem er anstatt eines befahrenen Seemannes nur einen erst wenige Monate Schiffsdienst thuenden Mann an Bord genommen hatte, um, wie er angiebt, bei dem schlechten Verdienst Kosten zu ersparen, und da er sich zutraute, nöthigenfalls sein Fahrzeug allein bedienen zu können. Es kann diese Handlungsweise nicht gebilligt werden; denn wenn auch der Schiffer angiebt, daß das Fahrzeug sein Eigenthum und unversichert war, jeder aus unzureichender Bemannung erwachsene Schaden ihn daher allein treffe, so kommt doch in Betracht, daß einmal die Ladung nicht sein Eigenthum war, und vor allen Dingen, daß außer seinem Leben bei einem Unglücksfalle auch das Leben seines Schiffsmannes in Gefahr kam. Wenn nun auch das Anbordnehmen eines unbefahrenen Schiffsmannes, welches dem Schiffer eine sorgsame Navigirung und die Führung eines Schiffsjournals unmöglich machte oder doch sehr erschwerte, ebensowohl strengen Tadel verdient, wie der durch das unterlassene Führen eines Schiffsjournals begangene Verstoß gegen das Gesetz, so hat doch nicht die Ueberzeugung gewonnen werden können, daß es dem Schiffer H. an den für einen ordentlichen Schiffer erforderlichen Eigenschaften mangelt — —"

[1]) S. im übrigen die Erk. des O. S. A. vom 12. Dezember 1878 (Entsch. Bd. 1 S. 249, 250), vom 2. April 1880 (Bd. 2 S. 324), vom 24. März 1881 (Bd. 3 S. 232), vom 11. Februar 1881 (Bd. 3 S. 143) und der Seeämter zu Emden vom 25. Juni 1878 (Bd. 1 S. 69, 70), vom 20. August 1878 (Bd. 1 S. 109), vom 12. September 1878 (Bd. 1 S. 246), vom 7. November 1878 (Bd. 1 S. 162), vom 21. Januar 1879 (Bd. 1 S. 307), vom 27. September 1879 (Bd. 1 S. 709), vom 6. Dezember 1879 (Bd. 1 S. 801 bezw. 803 und 806, 807), vom 8. Januar 1881 (Bd. 3 S. 229), vom 18. Juni 1881 (Bd. 3 S. 382); zu Brake vom 27. September 1880 (Bd. 2 S. 652); zu Hamburg vom 7. Juli 1879 (Bd. 1 S. 574), vom 31. Mai 1879 (Bd. 1 S. 518), vom 30. Dezember 1879 (Bd. 1

Die Seemannsordnung setzt voraus, daß ein jedes Schiff vor Antritt der Reise gehörig bemannt ist, und bestimmt demgemäß, daß, wenn die Zahl der Mannschaft sich während der Reise um mehr als ein Sechstel verringert, der Schiffer dieselbe auf Verlangen der verbleibenden Schiffsleute ergänzen muß, sofern die Umstände eine Ergänzung gestatten.[1])

§ 11.

Ladung und Stauung.

I. Die Seetüchtigkeit der Schiffe wird für die einzelne Fahrt mit bedingt durch die Ladung und Stauung, insofern durch Ueberladung, durch Mangel an der erforderlichen Garnirung, durch unzweckmäßige Stauung oder durch Mangel an Ballast eine Gefährdung des Schiffes hervorgerufen werden kann. Die Fürsorge für gehörige Stauung nach Seemannsbrauch und dafür, daß das Schiff nicht überladen, sowie daß es mit dem erforderlichen Ballast und der nöthigen Garnirung versehen ist, liegt dem Schiffer ob. Die diese Verpflichtung zum Ausdruck bringende Vorschrift im Artikel 481 des Handelsgesetzbuchs ist wesentlich privatrechtlicher Natur. Denselben Charakter tragen die besonderen Festsetzungen der Assekuranzgesellschaften in Betreff dieses Gegenstandes, namentlich die sogen. Stauregeln. Auch wenn die Stauung unter Mitwirkung obrigkeitlich verpflichteter Stauer, der sogen. Zwangsstauer erfolgt ist, wird dadurch grundsätzlich die privatrechtliche Verantwortlichkeit des Schiffers nicht berührt, insbesondere nicht, soweit durch schlechte Stauung die Sicherheit des Schiffes und des eingeschifften Personals gefährdet wird.[2])

II. Durch das Gesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877 ist der Gegenstand speziell in das Gebiet des öffentlichen Rechts übergegangen. Es sollen nämlich bei der Untersuchung über einen Seeunfall die Ursachen desselben ermittelt und u. a. soll insbesondere

---

S. 851, 855); zu Tönning vom 17. Dezember 1859 (Bd. 1 S. 831); zu Königsberg vom 14. November 1878 (Bd. 1 S. 180), vom 30. Dezember 1880 (Bd. 2 S. 948); zu Danzig vom 31. Juli 1879 (Bd. 1 S. 623, 626), vom 24. November 1880 (Bd. 3 S. 140); zu Stralsund vom 7. November 1878 (Bd. 1 S. 159) und vom 8. Dezember 1880 (Bd. 2 S. 853 bis 855).

[1]) S. O. § 40.

[2]) Wegen der Einschränkungen dieser Verantwortlichkeit des Schiffers s. Lewis Note 2 zu Art. 481 (I. S. 83 f.), und die Ausführungen in dem Erk. des R. O. H. G. vom 4. Dezember 1875 (Entsch. Bd. 19 S. 263).

auch festgestellt werden, ob Mängel in der Ausrüstung und Beladung des Schiffes den Unfall oder dessen Folgen herbeigeführt haben;[1] und es kann, wenn ein Schiffer durch Nichterfüllung der ihm bezüglich der Stauung und Ladung obliegenden Pflichten die Unfähigkeit, denselben zu entsprechen, an den Tag gelegt hat, falls dadurch der Unfall oder dessen Folgen herbeigeführt worden sind, demselben die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes entzogen werden.

Daneben besteht, je nach den Umständen, eine strafrechtliche Verantwortlichkeit des Schiffers nach Maßgabe des Strafgesetzbuches.[2]

III. Der Erlaß eines Tiefladegesetzes ist auch in Deutschland mehrfach in Anregung gebracht worden, ohne daß diese Anregungen bisher eine greifbare Gestaltung gewonnen hätten. Die Schwierigkeit liegt hauptsächlich darin, daß es bisher nicht gelungen ist, eine rationelle Methode zu finden, welche auf alle Arten von Schiffen, deren verschiedene Bauart und Takelung, sowie sonstige Beschaffenheit hierbei von sehr wesentlichem Einfluß ist, auf alle Reisen, insbesondere auch mit Rücksicht auf deren Dauer und auf die Jahreszeit, und auf alle Arten von Ladungen in Anwendung gebracht werden könnte. Zudem würde ein solches Gesetz nur dann eine durchgreifende Bedeutung erlangen können, wenn es, wie die Reglements zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, einen internationalrechtlichen Charakter erhielte.[3]

In sehr zahlreichen Fällen haben sich aber seit dem Inkrafttreten des Seeunfalls-Gesetzes die Seeämter und das Oberseeamt mit Erörterung der Frage über die Ladungsfähigkeit der Schiffe befaßt. Aus den betreffenden Urtheilen ist folgendes zu entnehmen: Das Ergebniß der Vermessung ist für die Ladungsfähigkeit nicht unbedingt maßgebend, insofern die letztere außer durch den wirklichen Raumgehalt wesentlich durch die eigenthümliche Bauart des Schiffes[4] und dessen Größe

---

[1] S. U. G. § 4 Ziffer 2.

[2] R. Str. G. B. § 323 in Verbindung mit § 326.

[3] S. darüber u. a. in den Verhandlungen des D. R. V. Jahrg. 1871 S. 7 bis 18, 1872 S. 20 bis 34, 1875 S. 51. Ferner die Denkschrift des Lübecker Nautischen Vereines „Die Tiefladelinie eines Schiffes" (Lübeck 1875) und bei Perels, Vermeidliche Seeunfälle S. 13 bis 16.

[4] In dem Erk. des S. A. zu Rostock vom 8. März 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 235, 236) wird ausgeführt, daß die wirkliche Tragfähigkeit die vermessene der Regel nach erheblich übersteigt, und daß dies bei einem Schiffe mit flachem Boden in erhöhtem Maße der Fall sei; ebenso heißt es in dem Erk. des O. S. A. vom

mit bedingt ist. Ingleichen ist auch das größere oder geringere spezifische Gewicht des Baumaterials nicht ohne Bedeutung.[1])

Die wirkliche Ladungsfähigkeit übersteigt die durch die Vermessung festgestellte Tonnenzahl und zwar wird im allgemeinen als Regel angenommen, daß ein Schiff ein und ein halb mal so viel Tonnen zu 1000 Kilogramm tragen kann, als dasselbe britische Register-Tons zählt.[2])

Im übrigen ist hauptsächlich entscheidend das Verhältniß des Tiefganges des Schiffes zur Auswässerung. Jedoch gehen die Auffassungen über die Bemessung dieses Verhältnisses, dessen rationelle Feststellung auch von der Größe des Schiffes abhängt, auseinander.[3])

---

24. März 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 231, 232): „Die Annahme einer Ueberladung ist hier um so mehr ausgeschlossen, als die „Fünf Gebrüder" einen geraden flachen Boden hatten und deshalb eine stärkere als die nach der erwähnten Regel (welche die Beladung eines Schiffes mit derjenigen Anzahl deutscher Tonnen, die dem Anderthalbfachen der Zahl der Register-Tons gleichkommt, als ungefährlich gestattet) berechnete Ladung ohne Nachtheil zu tragen vermochten."

[1]) In dem Erk. des O. S. A. vom 24. Oktober 1878 (Entsch. Bd. 1 S. 117, 118) heißt es: „Der Netto-Raumgehalt der „Aurora" war durch die amtliche Vermessung zu 57,9 Kubikmeter festgestellt; ihre Ladungsfähigkeit wäre mithin nach dem durch die Sch. V. O. § 33 angenommenen Verhältniß von 2,12 Kubikmeter zu 1000 Kilogramm auf 27 311 Kilogramm zu berechnen, und es hätte danach eine Ueberladung der „Aurora" um 509,05 Kilogramm stattgefunden, wenn die solchergestalt ermittelte Ladungsfähigkeit überhaupt als Maximalgrenze für die Belastung eines Schiffes anzuerkennen wäre. Dies ist indessen nicht der Fall. Nach der R. V. Art. 54 und der Sch. V. O. § 2 ist zwar die Ermittelung der Ladungsfähigkeit der Schiffe Zweck der Vermessung; allein diese Ermittelung hat nicht die Bedeutung, daß dadurch eine unüberschreitbare Grenze für das Gewicht der Ladung festgestellt werden soll. Eine derartige Feststellung kann durch die bloße Vermessung schon deshalb nicht getroffen werden, weil die Tragfähigkeit eines Schiffes nicht ausschließlich von seinem Raumgehalte, sondern zugleich von seiner Bauart, von seinem Materiale und noch anderen Umständen abhängt. Die Ladungsfähigkeit ist in jedem einzelnen Falle nach der gesammten Beschaffenheit des Schiffes zu beurtheilen."

[2]) S. Erk. des S. A. zu Hamburg vom 25. November 1878 (Entsch. Bd. 1 S. 195), vom 23. November 1882 (Bd. 4 S. 494) und vom 30. März 1883 (Bd. 4 S. 666), des S. A. zu Emden vom 24. April 1880 (Bd. 2 S. 607), vom 15. Mai 1880 (Bd. 2 S. 418), vom 28. Juli 1880 (Bd. 2 S. 550), vom 4. September 1880 (Bd. 2 S. 765), vom 5. Februar 1881 (Bd. 3 S. 115, 116), des S. A. zu Stettin vom 15. November 1882 (Bd. 4 S. 478) und des O. S. A. vom 4. November 1880 (Bd. 2 S. 767) und vom 24. März 1881 (Bd. 3 S. 231).

[3]) Erk. des S. A. zu Emden vom 25. Juni 1878 (Entsch. Bd. 1 S. 69),

Daneben kommt aber die Eigenartigkeit des Gegenstandes der Ladung, dessen spezifisches Gewicht, dessen Kapazität zur Aufnahme von Feuchtigkeit ꝛc. in Betracht. [1])

---

vom 20. August 1878 (Bd. 1 S. 109), vom 7. Dezember 1878 (Bd. 1 S. 275), vom 24. Januar 1880 (Bd. 2 S. 69, 70), des S. A. zu Hamburg vom 28. Januar 1880 (Bd. 2 S. 83, 84).

Der mehrfach aufgestellten Regel, daß auf jeden Fuß Tiefgang eine Auswässerung von mindestens zwei Zoll erfordert werden müsse, wird u. a. widersprochen in dem Erk. des S. A. zu Emden vom 27. September 1879 (Bd. 1 S. 709, 710); vgl. auch Erk. desselben S. A. vom 24. Januar 1880 (Bd. 2 S. 75), vom 21. Februar 1880 (Bd 3 S. 191) und vom 8. Januar 1881 (Bd. 3 S. 229), nach welchen die ostfriesischen Versicherungsgesellschaften für Schiffe von 50 beziehungsweise 60 Last auf jeden Fuß Tiefgang nicht mehr als einen Zoll Auswässerung beanspruchen. — Das O. S. A. in einem Erk. vom 26. August 1881 (Bd. 3 S. 501) erklärt gleichfalls: daß bei einem Schiffe von 127,5 Kubikmeter Netto-Raumgehalt eine Auswässerung von 9 Zoll bei 7¾ Fuß Tiefgang die Annahme einer Ueberladung ausschließe, während das Erk. des O. S. A. vom 27. Januar 1879 (Bd. 1 S. 281) generell den Satz aufstellte: „Nach nautischen Erfahrungen ist ein Schiff durch seine Ladung gefährdet, wenn es nicht auf jeden Fuß Tiefgang mindestens 2 Zoll Auswässerung hat; ist der Betrag der letzteren ein geringerer, so kann das Schiff der Regel nach nur unter besonders günstigen Verhältnissen die Reise überstehen." — S. auch Erk. des S. A. zum Hamburg vom 13. Januar 1883 (Bd. 4 S. 571, 572).

[1]) Aus den seeamtlichen Sprüchen ist in dieser Hinsicht folgendes hervorzuheben. In dem Erk. des O. S. A. vom 24. Januar 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 281, 282) wird ausgeführt: „Die „Margarethe" ist in Grangemouth überladen worden. Nach der durch die Aussagen der vernommenen Personen der Schiffsbesatzung bestätigten Angabe des Schiffers betrug die Ladung 200 Tonnen zu je 1000 Kilogramm = 200 000 Kilogramm. Der Netto-Raumgehalt der „Margarethe" belief sich nach dem Schiffscertifikate auf 367,2 Kubikmeter; danach berechnete sich ihre Ladungsfähigkeit gemäß der Sch. B. O. § 33 auf 173 207 Kilogramm, welche mithin vom Gewicht der Ladung um 26 793 Kilogramm überstiegen wurde. Auch eine bei vielen Schiffern übliche Berechnung der Ladungsfähigkeit, welche die letztere dadurch bestimmt, daß dieselbe zu 1½ mal so viel Tonnen von je 1000 Kilogramm angenommen wird, als der Netto-Raumgehalt des Schiffes britische Register-Tons zählt, führt im vorliegenden Falle zu keinem für den Schiffer günstigen Ergebniß. Denn die erwähnten 367,2 Kubikmeter sind gleich 129,62 britischen Register-Tons; das Anderthalbfache dieses Betrages aber giebt nur 194,43 Tonnen, mithin nur eine Ladungsfähigkeit von 194 430 Kilogramm, welche Summe hinter dem Gewicht der Ladung der „Margarethe" um 5570 Kilogramm zurückbleibt. Mit Sicherheit können allerdings beide Berechnungsarten die Grenze der Ladungsfähigkeit nicht feststellen; denn diese ist durch eine Reihe anderer Umstände, namentlich die Beschaffenheit der Ladung und die Bauart des Schiffes, wesentlich mitbedingt, und

Nach alledem läßt sich die Ladungsfähigkeit eines Schiffes nur in jedem einzelnen Falle besonders bestimmen.

---

insofern erscheint die Angabe des Steuermannes völlig glaubhaft, daß die „Margarethe" bei einer früheren Reise 210 Tonnen geladen habe. Mit Zuverlässigkeit ist aber bei einer schweren Eisenladung, welche die durch die Vermessung des Schiffes ermittelte Ladungsfähigkeit erheblich übersteigt, auf eine Ueberladung zu schließen, wenn die Auswässerung des Schiffes in einem Mißverhältniß zu seinem Tiefgange steht. Nach Angabe des Schiffers betrug der Tiefgang der „Margarethe" auf der letzten Reise am Hintertheil 11, am Vordertheil 9½ Fuß, im Mittel also 10¼ Fuß, die Auswässerung 17 Zoll. Der Steuermann giebt den Tiefgang am Hintertheil auf 11 Fuß 1 Zoll, der Matrose S. den Tiefgang am Hintertheil auf 10½ Fuß an. Die Auswässerung hat nach Aussage des letzteren Zeugen 12 bis 15 Zoll, nach Angabe des Matrosen H. 12 bis 14 Zoll betragen. Nach nautischen Erfahrungen ist ein Schiff durch seine Ladung gefährdet, wenn es nicht auf jeden Fuß Tiefgang mindestens 2 Zoll Auswässerung hat; ist der Betrag der letzteren ein geringerer, so kann das Schiff der Regel nach nur unter besonders günstigen Verhältnissen die Reise überstehen. Legt man für die „Margarethe" die obigen Angaben über diesen Tiefgang zu Grunde, so hätte sie hiernach mindestens 20 Zoll Auswässerung haben müssen; sie hat aber nach der eigenen Aussage des Schiffers nur 17 Zoll, und nach dem Zeugniß von S. und H. noch erheblich weniger Tiefgang gehabt. Dadurch wird die Thatsache der Ueberladung zweifellos festgestellt, und der Erfolg hat dieselbe bestätigt. Denn die Annahme des Seeamts, daß die Veranlassung des Leckes der „Margarethe" nicht genügend aufgeklärt sei, findet ihre Erklärung lediglich in einer Unterschätzung der Folgen, welche das Gewicht der Ladung für den Schiffskörper nach sich ziehen mußte. Der starke Druck, welchen die übermäßige Eisenladung auf die Wandungen des Schiffes ausübte, mußte deren Verbindungen in kurzer Zeit lockern und dadurch einen Leck hervorbringen, welcher das Schiff seeuntüchtig machte. Die Annahme einer andern Entstehungsursache des Leckes wird dadurch ausgeschlossen, daß die „Margarethe", als sie den Hafen von Grangemouth verließ, seetüchtig war, und daß sie auf der Fahrt von keinem Ereigniß betroffen worden ist, welches eine Verletzung des Schiffskörpers hätte zur Folge haben können —" In dem Erk. des S. A. zu Rostock vom 9. Dezember 1878 (Bd. 1 S. 202) wird darauf hingewiesen: daß eine Eisenladung, bei welcher das Schiff bekanntlich steif im Wasser liege und dem Angriffe der See in außergewöhnlichem Maße ausgesetzt sei, an sich schon zu den gefährlichsten gehöre. S. ferner das Erk. des O. S. A. vom 20. März 1879 (Bd. 1 S. 422) und das Erk. des S. A. zu Stettin vom 17. November 1879 (Bd. 1 S. 769), in welchem ausgeführt wird: „Wenngleich wohl in der Regel thatsächlich eine erhebliche Ueberschreitung des so (durch die Vermessung) berechneten Ladungsgewichtes stattfindet und auch ohne Gefahr zulässig ist, so ist diese Ueberschreitung doch im vorliegenden Falle ohne Zweifel als eine übermäßige anzusehen, besonders unter Berücksichtigung der Schwere der Ladung, des Thonschiefers, welche eben deswegen, weil sie auf kleinen Raum eine große Last

IV. In Betreff der Einnahme von Ballast liegt in Ermangelung besonderer Vorschriften dem Schiffer die Fürsorge nach verständigem seemänischen Ermessen ob. Fehlt er hierin in gröblicher Weise, so kann daraus sehr wohl auf Unfähigkeit zu seiner Berufsstellung überhaupt geschlossen werden.[1])

überträgt, um so gefährlicher ist. Das Schiff ist daher als überladen anzusehen. Bei der Seeuntüchtigkeit des Schiffes mußte diese Ueberladung unter den beschriebenen Umständen verhängnißvoll für dasselbe werden." — In dem Erk. des S. A. zu Stralsund vom 30. Juni 1880 (Bd. 2 S. 490) heißt es: „Zieht man in Betracht, daß Mauersteine an sich eine unbequeme, das Stoßen des Schiffes fördernde Ladung sind, und daß beim Wassermachen die Steine anziehen, schwerer werden und das Gewicht der Ladung erhöhen, so könnte vielleicht in der Ueberladung die Ursache des Unfalls gefunden werden." Aehnlich in dem Erk. des S. A. zu Stettin vom 11. Dezember 1880 (Bd. 2 S. 885): „Nach dem obigen ist die Ursache des Sinkens des Schiffes ein Leck gewesen, welcher allerdings zunächst den Einwirkungen des Sturmes und der hohen See auf das Schiff zuzuschreiben ist. Mitgewirkt hierbei aber haben das Alter, die Beschaffenheit des Schiffes, die vielen für dasselbe kaum erträglichen Segel und vorzugsweise die Schwere der Ladung. Dieselbe war beinahe schon im trockenen Zustande übermäßig, im nassen Zustande aber (und sie war durch den Leck und die Sturzseen wenigstens zum Theil naß geworden) mußte sie bei weitem die Tragfähigkeit des Schiffes überschreiten, denn es ist bekannt, daß Ziegelsteine beinahe wie ein Schwamm die Nässe in sich aufnehmen. Wenn der Schiffer sich in dieser Beziehung damit entschuldigt, daß er sonst noch schwerere dergleichen Ladung geführt habe und daß er sonst nicht soviel Fracht verdiene, um leben zu können, so schützen ihn doch diese Angaben nicht vor dem Vorwurfe des Leichtsinns." Bezüglich der Kohlenladungen heißt es in dem Erk. des S. A. zu Rostock vom 16. Dezember 1878 (Bd. 1 S. 206): „Was das Gewicht der Ladung anbetrifft, so kann dasselbe als ein zu großes nicht angesehen werden —— dazu kommt, daß die aus Kohlen bestehende Ladung, eben weil sie gleichmäßig über den ganzen Raum verstaut wird, keineswegs zu den gefährlichen zu zählen ist und somit dem Schiffer nicht die Verpflichtung auferlegte, hinsichtlich des Gewichtes derselben eine besondere Vorsicht walten zu lassen."

[1]) In dem Erk. des O. S. A. vom 8. August 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 652) heißt es: „Obgleich Schiffer P. die Brigg „Ernst" erst seit dem Sommer 1878 führte, mußte er beurtheilen können, wieviel Ballast erforderlich war, um diesem bedenklich geringen Grade der Stabilität vorzubeugen. Konnte er dies nicht, so hat er einen Mangel an seemännischem Urtheile bekundet, welcher einem Schiffer nicht nachgesehen werden kann. Fehlte es ihm an diesem Urtheile nicht und versetzte er sein Schiff bewußterweise in diesen Zustand, so hat er einen Leichtsinn an den Tag gelegt, dessen ein Schiffsführer sich nicht schuldig machen darf." Auch nach dieser Richtung hin entsprechen aber die Gebräuche nicht immer den Erfordernissen der Sicherheit; mit Bezug auf einen solchen Fall führt das S. A. zu

V. Auch hinsichtlich der Stauung und Garnirung sind besondere gesetzliche Vorschriften nicht gegeben. Es werden daher nur in Betracht gezogen werden können die seemännischen Gebräuche, sowie die von den Versicherungsgesellschaften aufgestellten Bedingungen. Bei der Beurtheilung vom Standpunkte des öffentlichen Rechts wird den letzteren schon aus dem Grunde in der Regel ein größerer Werth beizumessen sein, weil bei ihrer Aufstellung ein vorwiegendes Interesse für die Erhaltung des Schiffes leitend ist, während bei Beobachtung der hier geltenden Gebräuche nicht selten die Sicherheit des Schiffes gefährdet wird.[1])

Königsberg in dem Erk. vom 22. August 1879 (Bd. 1 S. 668, 669) aus: „Allerdings ist die Thatsache befremdend, daß ein Schiff von der Größe der „Maria" ohne Ballast und ohne Ladung eine Seereise über ein anerkannt gefährliches Wasser, die Ostsee, hat unternehmen können. Es ist jedoch, wie durch die vernommenen Mitglieder der Schiffsbemannung, sowie durch den Fischer festgestellt wurde, in Rußland üblich, Schiffe wie die „Maria" unbelastet über See gehen zu lassen, und in vielen Fällen gelingt es, auch unter Stürmen ohne wesentlichen Unfall das Reiseziel zu erreichen. Man scheut die Kosten der Einnahme und des Ausladens von Ballast und geht lieber das Risiko ein, welches die Nichtbelastung des Schiffes mit sich bringt. Allerdings muß dies als ein Fehler gerügt werden, da bei dem geringen Tiefgang unbelasteter Schiffe und weil nicht genug Segel geführt werden können, die Abtrift bei nur einigermaßen starkem Sturm und Seegang zu groß wird. Indessen ließ sich doch nicht mit Sicherheit erkennen, ob dieser usancemäßige Fehler im vorliegenden Falle direkt oder indirekt das Stranden der „Maria" herbeigeführt hat." Wegen der rechtzeitigen Versorgung des Schiffes mit Ballast s. die Erörterungen in dem Erk. des S. A. zu Hamburg vom 10. Juli 1880 (Bd. 2 S. 531 ff., namentlich S. 534), wo es heißt: „Dem Schiffer ist hauptsächlich der Umstand zur Last zu legen, daß er nicht rechtzeitig für den Ballast seines Schiffes gesorgt beziehungsweise daß er es zugelassen hat, daß der Rest der Ladung eher entlöscht wurde, als der Ballast am Schiffe war. Schiffer M. hat es in dieser Beziehung schon darin versehen, daß er den Ballast erst an demselben Tage bestellte, als der letzte Theil der Ladung aus dem Schiffe kommen sollte, am 3. Mai. Wäre der Ballast dann auch schon am 4. prompt ans Schiff gekommen, so würde das Schiff doch immer während eines Tages völlig leer gelegen haben."

[1]) In den Erk. des S. A. zu Stettin vom 17. Januar 1881 und des S. A. zu Stralsund vom 19. Januar 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 48 bezw. 67) wird auf die große Gefährdung eines Schiffes durch Ueberschießen einer lose eingeschütteten Leinsaatladung, bei dieser auf deutschen Schiffen gebräuchlichen Art der Verladung des Gegenstandes, hingewiesen, und in dem letzteren Erk. dazu bemerkt: „Dem Schiffer aus dieser Art der Verladung einen Vorwurf zu machen, erschien deshalb nicht angebracht. Erst wenn ein allgemeines gesetzliches Verbot diese in hohem Grade Leben und Gut gefährdende Beladungsart verhindert, kann

Bei der Stauung beziehungsweise bei Anbringung der Garnirung ist insbesondere darauf zu achten:

a. daß die geladenen Güter selbst nicht durch die Reise leiden, wie z. B. in Folge Eindringens von Seewasser;

b. daß dieselben einander nicht schädigen, z. B. in Folge von Leckage;

c. daß nicht durch mangelhafte Stauung oder Garnirung die Sicherheit des Schiffes beeinträchtigt wird.[1])

In Betreff der Zulässigkeit von Decklabungen werden, soweit nicht Assekuranzvorschriften gegeben sind, nur die Verhältnisse des Einzelfalles in Verbindung mit den desfallsigen Gebräuchen einen Maßstab für die Beurtheilung geben können.[2]) Auch hier stehen freilich nicht immer die

---

eine Besserung erhofft werden." — Aehnlich in dem Erk. des S. A. zu Stettin vom 18. Dezember 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 908): „Kann diese Stauung auch nicht für sicher gelten, so entspricht sie doch dem Handelsgebrauche und kann deshalb aus ihrer mangelhaften Art und Weise dem Schiffer ein Vorwurf nicht gemacht und die Abstellung einer derartigen Gewohnheit erst dann erwartet werden, wenn die Versicherungsgesellschaften auf so beladene Schiffe Versicherungen nicht mehr annehmen. Es würde dies durchaus gerechtfertigt erscheinen; denn auch im vorliegenden Falle ist die lose eingeschüttete Ladung die hauptsächlichste Ursache des Seeunfalles gewesen. Das neue tüchtige Schiff hätte sicher dem Sturme und der See Widerstand geleistet; durch das wiederholte Uebergehen der Ladung aber und die damit verbundene Erschütterung des Schiffes wurde nicht nur das Leck erzeugt, sondern auch die Pumpen verstopft und das Schiff steuerungsunfähig gemacht —;" ferner in dem Erk. desselben S. A. vom 31. Juli 1882 (Bd. 4 S. 303): „Seemannsbrauch ist verwerflich, wenn er Gut und Leben, Schiff und Ladung auf das Spiel setzt, um etwas mehr Fracht zu gewinnen, und das Seeamt ist nicht dazu da, um schlechte Gebräuche, Nachlässigkeiten und Waghalsigkeiten der Seeleute zu entschuldigen und zu beschönigen, sondern um durch Aufstellung richtiger Grundsätze und unnachsichtige Rüge der Abweichungen die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu festigen und zu befördern."

[1]) In Betreff der Nothwendigkeit sehr fester Stauung von Körnerladungen s. Erk. des S. A. zu Stettin vom 31. Juli 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 300). Wegen der Anbringung von versetzbaren Längsschotten bei Sturzladungen überhaupt s. Erk. des S. A. zu Hamburg vom 13. Januar 1883 (Bd. 4 S. 572).

[2]) In dem Erk. des S. A. zu Brake vom 4. Februar 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 399) heißt es: „Das Seeamt ist der Meinung, daß das Verhältniß einer Deckladung zur Gesammtladung nicht nach einer allgemeinen Regel bemessen werden kann. Es ist die Bauart des Schiffes dabei entscheidend; während scharfe tiefe Schiffe durch Deckladung rank gemacht und so durch ein größeres Quantum gefährdet werden, erleichtert sie bei plattgebauten flachen Schiffen durch Höherlegung des zu tief liegenden Schwerpunktes das Arbeiten des Schiffes in schwerer See — —"

Gebräuche mit dem Interesse für die Sicherheit an Leben und Gut in Einklang.[1])

§ 12.

Inanspruchnahme von Schiffsfahrzeugen, sowie von Mannschaften und Materialien für militärisch-maritime Zwecke.

1) Gesetz über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden vom 13. Februar 1875 (R. G. Bl. S. 52 ff.).

2) Erlaß, betreffend die Instruktion zur Ausführung des Gesetzes vom

---

[1]) In dem Erk. des S. A. zu Königsberg vom 31. Mai 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 641, 642) wird ausgeführt: „Eine weitere Frage war die, ob dem Schiffe eine zu hohe Decklast gegeben ist. Wenn auch unzweifelhaft die Decklast die Steuer- und Manövrirfähigkeit des Schiffes beeinträchtigt, und daher ein allgemeines Verbot derselben gewiß im Interesse größerer Sicherheit der Schifffahrt zu wünschen wäre, so ist es doch bekannt, daß die Rücksicht auf die Rentabilität des Frachtverkehrs zur See ein solches Verbot nicht gestattet und daß es auch trotz eingehender Verhandlungen über diesen Gegenstand noch nicht gelungen ist, eine allgemeine Norm für die nach der Größe, Bauart ꝛc. jedes einzelnen Schiffes zulässige Höhe der Decklast zu finden. Im allgemeinen entspricht die hier festgestellte Höhe von $2^1/_2$ Fuß bis einige Zoll unter der Regeling der üblichen Praxis bei Holzfrachten in Ostseehäfen. Ob dieselbe, nach der besonderen Beschaffenheit des Briggschiffes „Ernst", als übermäßig zu bezeichnen ist, darüber würde sich nur bei Besichtigung des Schiffes ein Urtheil fällen lassen. Dasselbe gilt von der Frage, ob das Schiff für die Fahrt von Stockviek nach Hartlepool ausreichend mit Ballast versehen gewesen ist. Dem Seeamt scheint es, als wenn dies nicht der Fall gewesen ist, wie denn auch der Steuermann A. den Kapitän in Stockviek darauf aufmerksam gemacht hat, daß seiner Meinung nach noch Ballast fehle. Der Kapitän wies diese Bemerkung damals mit dem Entgegnen zurück, daß, wenn die schweren Planken unter Deck, die Dielen auf Deck verstaut würden, der eingenommene Ballast ausreichen werde, überdies die Einnahme der Ladung dränge. Der Umstand, daß der ranke Zustand des Schiffes auf dieser Reise besonders bemerkbar war, spricht aber dafür, daß der Steuermann Recht hatte. Auch bestätigt der Kapitän selbst in dem Seeprotest vom 14. Oktober 1878, daß das Schiff keine vollen Segel führen und stets beide Ankerketten auf der Luvseite halten mußte. Möglicherweise hat damit aber auch nur der sofort zu erwähnende fehlerhaft gewählte Kurs in unmittelbarer Nähe der Küste nachträglich gerechtfertigt werden sollen. Wie dem auch sei, ein zuverlässiges Urtheil darüber, ob das Schiff bezüglich der Decklast und des Ballastes unrichtig beladen, läßt sich ohne Besichtigung des Schiffes nicht fällen, und auch — wenn der Schiffer in dieser Beziehung einen Fehltritt gethan haben sollte — kann ihm, bei dem Mangel bestimmter Grundsätze hierüber in Theorie und Praxis, ein besonderer Vorwurf daraus nicht gemacht werden." — S. auch bezüglich der Decklasten (bei Holzladungen) auf atlantischen Reisen das Erk. des S. A. zu Rostock vom 4. Juli 1882 (Bd. 4 S. 432).

13. Februar 1875 über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden, vom 2. September 1875 (R. G. Bl. S. 261 ff.).

3) Gesetz über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 (R. G. Bl. S. 129 ff.).

4) Verordnung, betreffend die Ausführung des Gesetzes vom 13. Juni 1873 über die Kriegsleistungen, vom 1. April 1876 (R. G. Bl. S. 137 ff.).

A. Im Frieden.

I. Zur Stellung von Schiffsfahrzeugen für die Kaiserliche Marine sind die Besitzer solcher Fahrzeuge verpflichtet. Befreit von dieser Verpflichtung sind die Inhaber öffentlicher Fähren und anderer öffentlicher Transportanstalten hinsichtlich derjenigen Fahrzeuge, welche nach Anordnung der zuständigen Behörden oder auf Grund abgeschlossener Verträge von ihnen für die öffentliche Benutzung gehalten werden müssen.

Die Stellung von Schiffsfahrzeugen kann nur gefordert werden für Truppentransporte an und von Bord außerhalb der Kriegshäfen, d. i. des Kieler Hafens und des Jadehafens [1]), sowie für Ausrüstung von Schiffen mit Proviant, Inventar, Kohlen und sonstigem Material aller Art an den Orten, wo die Marine keine etablirten Proviant-, Inventarien- und Kohlendepots besitzt [2]), und nur insoweit die eigenen Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine für die gedachten Zwecke nicht ausreichen und die nöthigen Fahrzeuge nicht gegen angemessene Vergütung im Wege des Vertrages sichergestellt werden können.

Die in Anspruch genommenen Fahrzeuge sind mit dem erforderlichen Personal (Schiffsführern, Matrosen, Heizern u. s. w.) zu stellen, dessen Verpflegung von dem Schiffseigenthümer zu bewirken ist.

Für die Stellung der Fahrzeuge ist auf schriftlichem Wege die Vermittelung der zuständigen Hafenbehörde oder, wo eine solche nicht vorhanden ist, die Vermittelung der Ortspolizeibehörde in Anspruch zu nehmen. [3])

II. Dem Schiffseigenthümer ist angemessene Vergütung für die Benutzung des Fahrzeuges und für die Verpflegung des Personals, sowie voller Ersatz für Verlust, Beschädigung und außergewöhnliche Abnutzung am Fahrzeuge nebst Zubehör, welche in Folge oder gelegentlich der geforderten Leistung ohne Verschulden des Besitzers oder des von ihm gestellten Schiffers entstanden sind, zu gewähren.

---

[1]) R. V. Art. 53.

[2]) Solche Depots sind zur Zeit vorhanden in Kiel, Wilhelmshaven bezw. auch in Danzig.

[3]) G. v. 13. Februar 1875, § 10; Instr. vom 2. September 1875, Nr. 7.



Die Feststellung der hiernach aus Marinefonds zu gewährenden Entschädigungen erfolgt, soweit über den Betrag eine Einigung nicht erzielt wird, auf Grund sachverständiger Schätzung. Die Entschädigungsansprüche sind bei dem Gemeindevorstande beziehungsweise der zuständigen Civilbehörde, in deren Bezirk die Leistung in Anspruch genommen worden, anzumelden. Sie erlöschen, soweit es sich um Ersatz für Verluste, Beschädigungen und außergewöhnliche Abnutzung handelt, wenn sie nicht innerhalb vier Wochen nach deren Eintritt, insoweit es sich dagegen um die ordentliche Vergütung handelt, wenn sie nicht spätestens im Laufe desjenigen Kalenderjahres angemeldet werden, welches auf das Jahr folgt, in dem die Entschädigungsverpflichtung begründet worden ist. Diese Frist läuft auch gegen Minderjährige und Bevormundete, sowie gegen moralische Personen, denen gesetzlich die Rechte der Minderjährigen zustehen, ohne Zulassung der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand, jedoch mit Vorbehalt des Regresses gegen die Vormünder und Verwalter.[1])

B. Im Kriege.

III. Die Verpflichtung zu Kriegsleistungen tritt ein von dem Tage der Mobilmachung der bewaffneten Macht ab, zu welcher auch die Marine gehört. Beschränkt sich die Mobilmachung auf einzelne Theile der bewaffneten Macht, so tritt diese Verpflichtung nur bezüglich der mobil gemachten, augmentirten oder in Bewegung gesetzten Theile derselben, sowie zur Herstellung der nothwendigen Vertheidigungsanstalten ein. Die Leistungen sollen nur insoweit in Anspruch genommen werden, als für die Beschaffung der Bedürfnisse nicht anderweitig, insbesondere durch freien Ankauf, beziehungsweise Baarbezahlung oder durch Entnahme aus den Magazinen gesorgt werden kann. Für die Kriegsleistungen wird Vergütung aus Reichsmitteln gewährt.[2])

Die Verpflichtung, soweit es sich um maritime Bedürfnisse handelt, trifft:

1) die Gemeinden, insofern denselben obliegt

a. die Stellung der in der Gemeinde anwesenden Mannschaften zum Dienste bei Fluß- und Hafensperren und zu Boots- und Prahmdiensten,

---

[1]) G. vom 13. Februar 1875, §§ 10, 14 und 16; Instr. vom 2. September 1875, Nr. 7 und 11; in Betreff der Feststellung der Vergütungsbeträge Nr. 8 daselbst.

[2]) G. vom 13. Juni 1873, §§ 1 und 2; V. vom 1. April 1876, Nr. 17.

b. die Ueberweisung der im Gemeindebezirke vorhandenen Materialien zu Fluß- und Hafensperren;[1])

2) die **Besitzer von Schiffen und Fahrzeugen**, welche verpflichtet sind,

a. dieselben zur Benutzung für Kriegszwecke gegen Vergütung für die entzogene Benutzung sowie für die etwaige Werthverminderung der Militär- (Marine-) Verwaltung auf Erfordern zur Verfügung zu stellen;[2])

b. dieselben zum Zwecke der Verwendung für Hafen- und Flußsperren der Militär- (Marine-) Verwaltung gegen eine aus den bereitesten Beständen der Kriegskasse baar zu zahlende, dem vollen Werthe entsprechende Vergütung eigenthümlich zu überlassen.[3])

Die Inanspruchnahme von Schiffen und Fahrzeugen hat in der Regel auf schriftlichem Wege durch Vermittelung der zuständigen Hafenpolizei-

---

[1]) G. vom 13. Juni 1873, § 3 Nr. 3 und 4. In Betreff der Requisitionen s. daselbst § 4 und V. vom 1. April 1876, Nr. 1.

[2]) G. vom 13. Juni 1873, § 23.

[3]) Daselbst, § 24. — In den Motiven zu den §§ 22 und 23 des Gesetzentwurfes, jetzt §§ 23 und 24 des G., heißt es: „Es würde wenig ökonomisch und zweckmäßig sein, wollte man für einzelne Zwecke der Kriegführung zur See, beziehungsweise des Küstenschutzes, so z. B. für größere Truppentransporte, für Fluß- und Hafensperren u. s. w., das ganze im Kriegsfalle zu verwendende Material beständig vorräthig halten, weil einerseits das Bedürfniß ein wechselndes, nicht im Voraus zu bestimmendes, andererseits das nöthige Material in den Seeplätzen ausreichend vorhanden ist und während des Krieges zum großen Theil unbenutzt daliegt. Zu diesem Material gehören vor allen Dingen Schiffe und Fahrzeuge zu Transporten, zum Auslegen von Torpedos und Sperren, zum Versenken an geeigneten Stellen des Fahrwassers 2c. — Soweit solche Schiffe und Fahrzeuge für Zwecke in Anspruch genommen werden, welche eine demnächstige Rückgabe nicht ausschließen, wird die Entschädigung in gleicher Weise, wie bei Gebäuden in der Gewährung einer Nutzungsvergütung und in dem Ersatze der etwaigen Werthsverminderung zu bestehen haben, und werden auch die sonstigen Modalitäten für die Vergütung, welche bei der erfolgten Inanspruchnahme von Gebäuden maßgebend sind, analoge Anwendung finden können (§ 22). Soweit dagegen, wie bei Versenkungen das in Anspruch genommene Objekt ganz zu Grunde geht oder doch fast werthlos wird, muß dasselbe gegen eigenthümliche Abtretung nach seinem vollen Werthe vergütet, in diesem Falle aber auch dem Eigenthümer die Vergütung aus den bereitesten Mitteln baar gezahlt werden (§ 23), damit er in die Lage kommt, sich möglichst bald den nöthigen Ersatz zu beschaffen. — Daß in beiden Fällen der Besitzer unmittelbar und nicht eine Gemeinde als leistungsverpflichtet in Anspruch genommen werden soll, entspricht der Natur der Leistung."

7*

behörde oder, wo eine solche nicht vorhanden ist, durch Vermittelung der Ortspolizeibehörde stattzufinden. Die requirirte Behörde hat sogleich nach Empfang der Requisition die zur Sicherstellung der geforderten Leistung nöthigen Anordnungen zu treffen und die erforderliche Abschätzung herbeizuführen.[1])

Findet über den Betrag der Vergütung eine Einigung nicht statt, so erfolgt die Feststellung des Werthes durch Sachverständige.[2])

---

1) V. vom 1. April 1876, Nr. 12.

2) G. vom 13. Juni 1873, § 33. — In Betreff des Schätzungsverfahrens s. daselbst, sowie Nr. 16 und 17 der V. vom 1. April 1876.

Zweiter Abschnitt.

Rechtsverhältnisse des seemännischen Personals.

I. Kapitel.

Die seemännischen Gewerbe.

§ 13.

Einleitung.

1) Verfassung des Norddeutschen Bundes bezw. des Deutschen Bundes und des Deutschen Reiches, Art. 54.

2) Gewerbeordnung für das Deutsche Reich, nach der Redaktion vom 1. Juli 1883 (R. G. Bl. S. 177 ff.), hervorgegangen aus der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 (B. G. Bl. S. 245 ff.), Reichsgesetz in Gemäßheit des Art. 80 der Verfassung des Deutschen Bundes, sowie der Gesetze, betreffend die Einführung der Gewerbeordnung des Norddeutschen Bundes in Württemberg und Baden, vom 10. November 1871 (R. G. Bl. S. 192) und in Bayern, vom 12. Juni 1872 (R. G. Bl. S. 170 f.).

3) Bekanntmachung, betreffend die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen, erlassen vom Bundesrath, vom 25. September 1869 (B. G. Bl. S. 660 ff.).

4) Bekanntmachung, betreffend die Anordnungen über das Prüfungsverfahren und über die Zusammensetzung der Prüfungs-Kommissionen für Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen, erlassen vom Bundesrath, vom 30. Mai 1870 (B. G. Bl. S. 314 ff.).

5) Bekanntmachung, betreffend den Umtausch der vor dem 1. Mai 1870 ertheilten Zeugnisse über die Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen, festgesetzt vom Bundesrath, vom 19. Juni 1875 (R. C. Bl. S. 372 f.).

6) Bekanntmachung, betreffend die Zulassung ehemaliger Offiziere ꝛc. der Kaiserlichen Marine als Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen, festgesetzt vom Bundesrath, vom 21. Dezember 1874 (R. C. Bl. 1875 S. 51 f.).

7) Bekanntmachung, betreffend die Gleichstellung der Seefahrzeit der jetzigen Obermatrosen mit der Seefahrzeit der ehemaligen Matrosen I. oder II. Klasse der Kaiserlichen Marine, vom 25. Juni 1875 (R. C. Bl. S. 376 f.).

8) Gesetz, betreffend den Gewerbebetrieb von Maschinisten auf Seedampfschiffen, vom 11. Juni 1878 (R. G. Bl. S. 109).

9) Bekanntmachung, betreffend die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte, enthaltend die vom Bundesrath erlassenen Vorschriften über den Nachweis der Befähigung und über das Verfahren bei den Prüfungen der Maschinisten auf deutschen Seedampfschiffen, vom 30. Juni 1879 (R. C. Bl. S. 427 ff.).

I. Das seemännische Personal im weitesten Sinne umfaßt die in Gemäßheit ihres Berufes bei dem Betriebe der Seeschifffahrt betheiligten Personen, insbesondere: den Schiffer, die Schiffsmannschaft, einschließlich der Schiffsoffiziere, und die Lootsen. Die Befugniß zum Betriebe des seemännischen Gewerbes auf deutschen Kauffahrteischiffen ist bezüglich des Schiffers, einzelner Kategorien von Schiffsoffizieren, nämlich der Steuerleute und Maschinisten, und der Lootsen abhängig von dem Nachweise der Befähigung zu ihrem Berufe, unabhängig in allen Fällen von der Staatsangehörigkeit.[1])

II. In Gemäßheit des Artikels 54 der Reichsverfassung hat das Reich die Bedingungen festzustellen, von welchen die Erlaubniß zur Führung eines Seeschiffes abhängig ist. Diese schon in der Verfassung des Norddeutschen Bundes enthaltene Grundbestimmung hat jedoch eine Erweiterung erfahren, indem man sich der Erwägung nicht verschließen konnte, daß eine Garantie für die Befähigung aller derjenigen Funktionäre zu ihrem Berufe erforderlich sei, welchen dauernd oder für gewisse Umstände die Führung eines Seeschiffes übertragen wird, oder welche anderweit bei der Seefahrt leitende Funktionen ausüben, und von deren Qualität und Zuverlässigkeit vornehmlich die Sicherheit des Schiffes selbst und das Leben und Wohl der eingeschifften Personen abhängig ist.

Die Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869 mit der Ergänzung, welche sie nach den Gesetzen vom 11. Juni 1878, betreffend den Gewerbebetrieb

---

[1]) Nach der Gesetzgebung vieler anderer Staaten werden Ausländer als Führer von nationalen Schiffen nicht zugelassen, als Schiffsoffiziere ꝛc. nur in beschränkter Zahl. S. Perels, intern. öffentl. Seerecht, § 9, VI.



der Maschinisten auf Seedampfschiffen, und vom 23. Juli 1879, betreffend die Abänderung einiger Bestimmungen der Gewerbeordnung,[1]) erfahren hat, enthält folgende allgemeine Bestimmungen:

1) Seeschiffer, Seesteuerleute, Maschinisten der Seedampfschiffe und Lootsen müssen sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugniß der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen. Der Bundesrath erläßt die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung. Die auf Grund dieses Nachweises ertheilten Zeugnisse gelten für das ganze Reichsgebiet, bei Lootsen für das in dem Zeugnisse angeführte Fahrwasser.

Soweit in Betreff der Schiffer und Lootsen auf Strömen in Folge von Staatsverträgen besondere Anordnungen getroffen sind, behält es dabei sein Bewenden.[2])

2) Die Landesgesetze können vorschreiben, daß zum Betriebe des Lootsengewerbes besondere Genehmigung erforderlich ist.[3]) Dieselbe darf nicht auf Zeit ertheilt werden.[4]) Wird die Genehmigung von der zuständigen Verwaltungsbehörde versagt, so ist gegen den bezüglichen Bescheid der Rekurs an die nächstvorgesetzte Behörde zuläßig.[5]) Die Genehmigung kann von der Verwaltungsbehörde zurückgenommen werden:

a. wenn die Unrichtigkeit der Nachweise dargethan wird, auf deren Grund sie ertheilt worden ist;
b. wenn dem Inhaber die bürgerlichen Ehrenrechte aberkannt sind, jedoch nur für die Dauer des Ehrverlustes;
c. wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Inhabers der Mangel derjenigen Eigenschaften, welche bei der Ertheilung der Genehmigung vorausgesetzt werden mußten, klar erhellt.[6])

Die vom Bundesrath zu 1 erlassenen Ausführungsbestimmungen sind in den Eingangs gedachten Bekanntmachungen Nr. 3, 4, 5, 6 und 9 enthalten. Die Zulassung als Seeschiffer, Seesteuermann oder Seedampfschiffsmaschinist ohne Ablegung der in denselben vorgeschriebenen Prüfungen, ingleichen die Zulassung zur Prüfung, unter Dispensation von den hierfür vorgeschriebenen Bedingungen, kann nur mit Genehmigung des Bundesraths erfolgen.

---

[1]) S. die G. O. in der Fassung nach der Bekanntmachung vom 1. Juli 1883 (R. G. Bl. S. 177 ff.).
[2]) G. O. § 31. [3]) G. vom 23. Juli 1879, Art. 4. [4]) G. O. §§ 31 und 40. [5]) Daselbst, §§ 40, 20 und 21. [6]) Daselbst § 53.

Die für den Betrieb des Gewerbes als Seeschiffer, Seesteuermann oder Seedampfschiffsmaschinist ertheilten Patente dürfen weder auf Zeit ertheilt noch im Verwaltungswege widerrufen werden. Ingleichen ist die Untersagung der Ausübung des Gewerbebetriebes durch richterliches Erkenntniß oder die Patententziehung in Folge eines solchen nicht angängig.[1] Es kann aber nach Maßgabe des Gesetzes, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877 beziehungsweise des Gesetzes, betreffend den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen, vom 11. Juni 1878 einem solchen Schiffer, Steuermann oder Maschinisten, welcher einen Seeunfall oder dessen Folgen in Folge des Mangels derjenigen Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, verschuldet hat, die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes entzogen und einem Schiffer gleichzeitig auch die Ausübung des Steuermannsgewerbes untersagt werden. Die Rehabilitirung ist nach Ablauf eines Jahres zulässig. — Das Nähere s. in den §§ 76 bis 78.

III. Die Kontrole über die Innehaltung der Vorschriften, betreffend die Befugniß zur Ausübung der seemännischen Gewerbe, und erforderlichenfalls ein prohibitives Einschreiten liegt den zuständigen Behörden, insbesondere den Seemannsämtern, ob, für welche sich bei den Musterungen beziehungsweise bei den Schiffsmeldungen die geeignete Gelegenheit zur Kontrole und eventuell zur Verwehrung bietet.

Zweifelhaft könnte es sein, ob gegen denjenigen, welcher, ohne im Besitze des erforderlichen Befähigungszeugnisses zu sein, das Gewerbe als Seeschiffer, Seesteuermann, Seedampfschiffsmaschinist oder Lootse ausübt, sowie gegen denjenigen Seeschiffer, Seesteuermann oder Seedampfschiffsmaschinisten, welcher, nachdem ihm die Ausübung seines Gewerbes untersagt ist, vor erfolgter Rehabilitirung dasselbe weiter betreibt, eine Strafverfolgung auf Grund des § 147 Nr. 1 der Gewerbeordnung zuläßig ist. Diese Strafvorschrift, welche unter Androhung einer Geldbuße bis zu dreihundert Mark, an deren Stelle im Unvermögensfalle Haft tritt, gegen denjenigen gerichtet ist, welcher den selbstständigen Betrieb eines stehenden Gewerbes, zu dessen Beginne eine besondere polizeiliche Genehmigung (Konzession, Approbation, Bestallung) erforderlich ist, ohne die vorschriftsmäßige Genehmigung unternimmt oder fortsetzt, wird unseres Dafürhaltens auch auf die gedachten Personen Anwendung zu finden haben, insofern sowohl die Ausübung jener Gewerbe als der Betrieb stehender Gewerbe, unter welchem

[1] G. O. §§ 40 und 143.

Titel sie auch in der Gewerbeordnung behandelt sind, erachtet werden muß, als auch § 31 der Gewerbeordnung in dem Abschnitt derselben „Gewerbetreibende, welche einer besonderen Genehmigung bedürfen" enthalten ist, und als es endlich keinem Bedenken unterliegen kann, die Ertheilung der in Rede stehenden Befähigungszeugnisse als polizeiliche Genehmigung im weiteren Sinne des Begriffes anzusehen. [1])

IV. Die Besteuerung des Betriebes eines seemännischen Gewerbes und des aus demselben herrührenden Einkommens kann nur in demjenigen Bundesstaate erfolgen, in welchem das Schiff seinen Heimathshafen (§ 8, X) hat, weil von hier aus das Gewerbe betrieben wird. [2])

§ 14.

Die Befugniß zur Ausübung des Gewerbes als Seeschiffer und Seesteuermann.

I. Die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 gehen von einer Eintheilung der Seeschifffahrt in Küstenschifffahrt, kleine Fahrt und große Fahrt aus und bestimmen diese Begriffe dahin:

1) Küstenschifffahrt ist die Fahrt in der Nordsee bis zum 61. Grad nördlicher Breite und in der Ostsee

a. mit Seeschiffen unter 30 Tonnen (1000 Kilogramm) Tragfähigkeit,

b. mit solchen Fahrzeugen jeder Größe, welche sich nicht über 20 Seemeilen von der Küste entfernen und nicht zur Beförderung von Reisenden dienen,

c. mit kleinen zur Fischerei dienenden Fahrzeugen (Kuttern, Schaluppen 2c.) und mit Lootsen und Lustfahrzeugen. [3])

2) Kleine Fahrt ist die Fahrt in der Nordsee bis zum 61. Grade

---

[1]) Auch die preußische Anweisung zur Ausführung der Gewerbeordnung vom 4. September 1869 geht von der Zulässigkeit der Strafverfolgung aus (Abschn. II Nr. 2). Vgl. auch Haenel und Lesse S. 122. S. ferner Erk. des S. A. zu Stettin vom 13. März 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 259, 260) und zu Stralsund vom 6. Dezember 1882, vom 19. Januar 1883 und vom 23. Februar 1883 (Bd. 4 S. 585, 586 bezw. 608 und 763).

[2]) Es ergiebt sich dies aus § 3 des G. wegen Beseitigung der Doppelbesteuerung vom 13. Mai 1870 (B. G. Bl. S. 119). Hinsichtlich der Besteuerung seines etwaigen anderweiten Einkommens unterliegt ein Schiffer 2c. den Gesetzen seines Wohnsitzes.

[3]) Vorschr. vom 25. September 1869, § 1.

nördlicher Breite und in der Ostsee mit Seeschiffen von 30 bis ausschließlich 100 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit. [1])

3) Große Fahrt ist diejenige Seeschifffahrt, welche die Grenzen der Küstenschifffahrt und der kleinen Fahrt überschreitet. Die große Fahrt ist entweder

a. europäische Fahrt, wenn sie nur europäische Häfen und Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres berührt,

oder

b. außereuropäische Fahrt, wenn sie diese Grenzen überschreitet. [2])

II. Ob und welcher Nachweis der Befähigung als Führer von Küstenschiffen (I. 1) erforderlich ist, ist der Bestimmung der Landesregierungen vorbehalten. [3])

III. Als Schiffer auf kleiner Fahrt werden zugelassen:

1) diejenigen, welche die Schifferprüfung für kleine Fahrt abgelegt haben; die Zulassung zu dieser Prüfung setzt voraus die Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 60 monatlichen Fahrzeit zur See; [4])

2) diejenigen, welche die Steuermannsprüfung bestanden haben [5]) (IV. b);

3) ohne vorgängige Ablegung der Schifferprüfung für kleine Fahrt ehemalige Offiziere der Kaiserlichen Marine [6]) und zwar

a. Lieutenants zur See und Seeoffiziere höherer Chargen ohne Nachweis der Fahrzeit,

b. Unterlieutenants zur See nach Zurücklegung einer auf den Ab-

---

[1]) Vorschr. vom 25. September 1869, § 2.

[2]) Daselbst § 3.

[3]) Daselbst § 4. — Nur in Hamburg ist die Befugniß zur Ausübung der Küstenfahrt und der Seefischerei, als Führer der betreffenden Fahrzeuge, von einer durch den Marine-Inspektor vorzunehmenden Prüfung abhängig gemacht, welche sich auf die Kenntniß der Vorschriften über den Gebrauch der Lichter und Leuchtfeuer, über das Ausweichen auf See, ferner auf den Gebrauch des Kompasses und der Logge zu erstrecken hat. Zu dieser Prüfung werden nur solche Leute zugelassen, welche volljährig sind und mindestens ein Jahr auf Küstenschiffen gefahren haben. Bek. der Deputation für Handel und Schifffahrt vom 31. Mai 1872.

[4]) Vorschr. vom 25. September 1869, §§ 5 und 6.

[5]) Daselbst § 5.

[6]) Selbstredend stehen die aus der früheren preußischen Marine ausgeschiedenen Offiziere den aus der Bundes-Kriegsmarine ausgeschiedenen gleich.

lauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 60 monatlichen Fahrzeit. [1])

IV. Als Steuermann auf großer Fahrt werden zugelassen:

1) diejenigen, welche folgende Bedingungen erfüllen:

a. die Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 45 monatlichen Fahrzeit zur See, von welcher mindestens 24 Monate als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen oder als Obermatrose (nach dem älteren Organisations-Reglement als Matrose I. oder II. Klasse) in der Kaiserlichen Marine, und zwar mindestens 12 Monate auf einem Segelschiffe, zugebracht sein müssen,

b. die Ablegung der Steuermannsprüfung; die Zulassung zu dieser Prüfung erfordert die Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 33 monatlichen Fahrzeit zur See, von welcher mindestens 12 Monate entweder als Vollmatrose auf Segelschiffen der Handelsmarine oder als Obermatrose beziehungsweise Matrose I. oder II. Klasse der Kaiserlichen Marine zugebracht sein müssen; [2])

2) alle ehemaligen Offiziere der Kaiserlichen Marine ohne Ablegung der Steuermannsprüfung sowie ohne Nachweis von Fahrzeit. [3])

V. Als Schiffer auf großer Fahrt werden zugelassen:

1) diejenigen, welche die Schifferprüfung für große Fahrt abgelegt haben. Um zu dieser Prüfung zugelassen zu werden, ist erforderlich

a. die Ablegung der Steuermannsprüfung (IV);

b. die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann folgenden mindestens 24 monatlichen Fahrzeit zur See als Steuermann auf Kauffahrteischiffen oder als Deckoffizier der Kaiserlichen Marine; [4])

c. die Ausführung und schriftliche Aufzeichnung von Beobachtungen und Berechnungen über Kurse und Distanzen, Breite und Länge während dieser Fahrzeit.

---

1) Bek. vom 21. Dezember 1874, § 3.

2) Vorschr. vom 25. September 1869, §§ 7 und 8 und Bek. vom 25. Juni 1875.

3) Bek. vom 21. Dezember 1874, § 2.

4) In der Natur der Sache liegt es, daß nur solche Deckoffiziere in Betracht kommen können, welche nautische Funktionen ausgeübt haben, speziell Bootsleute und Steuerleute.

2) ohne vorgängige Ablegung der Schifferprüfung für große Fahrt ehemalige Offiziere der Kaiserlichen Marine und zwar:

a. Lieutenants zur See und Seeoffiziere höherer Chargen nach Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 60 monatlichen Fahrzeit zur See;

b. Unterlieutenants zur See nach Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 69 monatlichen Fahrheit zur See, von welcher mindestens 24 Monate in der Charge als Unterlieutenant zur See oder Steuermann zugebracht sind.

Für die Zulassung als Schiffer auf europäischer Fahrt mit Segelschiffen unter 250 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit und mit Dampfschiffen jeder Größe genügt:

a. die Ablegung der Steuermannsprüfung (IV);

b. die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann folgenden, mindestens 36 monatlichen Fahrzeit zur See als Steuermann, von welcher mindestens 24 Monate als Einzelsteuermann zugebracht sein müssen, oder einer solchen Fahrzeit als Deckoffizier der Kaiserlichen Marine. [1])

VI. Die Erfüllung der vorgedachten Erfordernisse für sich allein reicht aber nicht hin, die Befugniß zur Ausübung des Schiffer- oder Steuermannsgewerbes zu begründen. Vielmehr tritt als weitere Voraussetzung formaler Natur in Gemäßheit des § 31 der Gewerbeordnung hinzu: der Ausweis durch ein Befähigungszeugniß der zuständigen Verwaltungsbehörde. [2])

VII. Die Befugniß zur Führung von Kauffahrteischiffen in großer Fahrt unterliegt im übrigen noch den Maßgaben, daß

1) der Schiffer auf Schiffen von 100 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) und mehr Tragfähigkeit nicht ohne einen Steuermann fahren darf;

2) wenn ein Schiff in großer Fahrt mehrere Steuerleute hat, einer derselben (der Obersteuermann) die Schifferprüfung für große Fahrt abgelegt haben muß. [3])

---

[1]) Vorschr. vom 25. September 1869, §§ 9 bis 11; Bek. vom 21. Dezember 1874, §§ 1 und 4.

[2]) Anordnungen vom 30. Mai 1870, § 17. Vgl. auch Erk. des O. S. A. vom 12. Mai 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 402, 403). — Das Verzeichniß der zuständigen Verwaltungsbehörden s. in Anlage L.

[3]) Vorschr. vom 25. September 1869, §§ 12 und 13.

VIII. Die Gegenstände, auf welche sich die verschiedenen Prüfungen erstrecken, sind in den Anlagen I, II und III der Vorschriften vom 25. September 1869 verzeichnet.[1])

IX. Durch die in Gemäßheit des § 21 der Vorschriften vom 25. September 1869 vom Bundesrath erlassenen Anordnungen über das Prüfungsverfahren und über die Zusammensetzung der Prüfungskommissionen vom 30. Mai 1870 sind diese Verhältnisse in erschöpfender Weise geregelt. Am Sitze jeder öffentlichen Navigationsschule[2]) besteht eine Prüfungskommission zur Abnahme der Schifferprüfungen für große Fahrt beziehungsweise der Steuermannsprüfungen und eine Kommission zur Abnahme der Schifferprüfungen für kleine Fahrt. Die Bestimmungen in Betreff der zur Ausstellung der Befähigungszeugnisse zuständigen Behörden und über das Verfahren bei Ertheilung der Zeugnisse, soweit hierüber nichts vom Bundesrath festgesetzt ist, sind den Landesregierungen überlassen. Die reichsseitige Einwirkung und Aufsicht ist gesichert durch die Aufstellung der Aufgaben für die schriftlichen Prüfungen im Reichsamte des Innern und durch die Einsetzung von Reichs-Prüfungs-Inspektoren (s. § 3, II. 1).

X. Die näheren Vorschriften über das Verfahren bei den Prüfungen sowie über die Form der Prüfungs- und Befähigungszeugnisse s. in Anlage M.

XI. Ehemalige Offiziere der Kaiserlichen Marine, welche zum Gewerbebetriebe als Seeschiffer oder Seesteuerleute zugelassen werden wollen (III. 3, IV. 2 und V. 2), haben ihre desfallsigen Anträge an diejenigen Landesregierungen zu richten, in deren Gebiete das Gewerbe zunächst betrieben werden soll.[3])

XII. Die am 1. Mai 1870 in Kraft getretenen Vorschriften vom 25. September 1869 enthalten in den §§ 14 bis 19 eine Reihe von Uebergangsbestimmungen, durch welche den vor jenem Termine erworbenen Befugnissen Rechnung getragen wird.[4])

---

[1]) Dieselben sind gleichlautend mit den Anlagen I, II und III der Anordnungen vom 30. Mai 1870. S. Anlage M.

[2]) Die öffentlichen Navigationsschulen sind Landesanstalten und der Beaufsichtigung des Reiches nicht unterstellt. Ihr Zweck ist, den Seeleuten Gelegenheit zu bieten, sich die theoretische Ausbildung zum Seesteuermann und zum Seeschiffer auf großer Fahrt zu verschaffen und sich auf die Steuermannsprüfung und die Schifferprüfung für große Fahrt vorzubereiten. Regulativ für die Königl. preußischen Navigationsschulen vom 24. Juni 1881 (M. Bl. für die innere Verwaltung S. 211 ff.) § 1.

[3]) Bek. vom 21. Dezember 1874, § 5.

[4]) Dieselben lauten:

§ 14. Seeleute, welche vor dem 1. Mai 1870 in einem Bundesstaate oder in

XIII. In Betreff der Einsetzung eines Schiffsführers, welcher das Befähigungszeugniß nicht besitzt, durch den Konsul im Nothfalle s. §§ 16, III.

---

einem zu einem Bundesstaate gehörigen Gebiete als Schiffer oder Steuerleute zugelassen sind, dürfen diese Befugnisse auf Schiffen, welche in dem betreffenden Staate oder Gebiete heimathsberechtigt sind, im bisherigen Umfange auch ferner ausüben.

Beispielsweise bleiben also befugt:

a. die in den preußischen Provinzen Preußen und Pommern mit beschränkter Befugniß zugelassenen Schiffer II. und III. Klasse zur Führung von Schiffen jeder Größe in der Ostsee;

b. diejenigen Schiffer, welche bisher Watt- und Küstenfahrt betrieben haben, sowie die zur Schiffsführung auf Nord- und Ostsee zugelassenen früheren Kahnschiffer im preußischen Amte Blumenthal zur ferneren Ausübung ihres Gewerbes im bisherigen Umfange;

c. die in Bremen mit beschränkter Befugniß zugelassenen Schiffer zur Führung bremischer Schiffe ohne Steuermann in den europäischen Meeren bis zum Kap Finisterre.

§ 15. Vom 1. Mai 1870 ab stehen die bis dahin in einem Bundesstaate oder in einem zu einem Bundesstaate gehörigen Gebiete zugelassenen Untersteuerleute, Steuerleute aller Klassen und Obersteuerleute in Ansehung ihrer Befugnisse den nach § 7 dieser Vorschriften zugelassenen Steuerleuten gleich.

§ 16. Diejenigen Seeleute, welche vor dem 1. Mai 1870 die oldenburgische oder die bremische Prüfung zum Untersteuermann bestanden haben, jedoch wegen Mangel des erforderlichen Lebensalters oder der vorschriftsmäßigen Fahrzeit noch nicht als Steuerleute zugelassen sind, erlangen die Befugniß der nach § 7 dieser Vorschriften zugelassenen Steuerleute, sobald sie die in § 7 a bezeichnete Fahrzeit zurückgelegt haben.

§ 17. Denjenigen Seeleuten, welche vor dem 1. Mai 1870 in einem Bundesstaate oder in einem zu einem Bundesstaate gehörigen Gebiete zur Schiffsführung auf allen Meeren zugelassen sind, steht die gleiche Befugniß auf allen deutschen Kauffahrteischiffen zu, sobald sie 24 Monate lang auf Kauffahrteischiffen als Steuermann oder Schiffer gefahren haben.

§ 18. Vom 1. Mai 1870 ab sind die bis dahin in den preußischen Provinzen Preußen und Pommern mit beschränkter Befugniß zugelassenen Schiffer II. und III. Klasse zur Führung aller deutschen Kauffahrteischiffe unter 250 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit in europäischer Fahrt (§ 3 a.) befugt.

§ 19. Vom 1. Mai 1870 ab sind die bis dahin in den preußischen Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein, in Lübeck und Hamburg zugelassenen Steuerleute, sowie die bis dahin in Oldenburg und Bremen zugelassenen Obersteuerleute, sobald sie mindestens 24 Monate als Steuermann auf Kauffahrteischiffen gefahren haben, zur Führung aller deutschen Kauffahrteischiffe in allen Meeren befugt.

Hierzu ist vom Bundesrath die durch Bek. des Reichskanzlers vom 19. Juni 1875 veröffentlichte Bestimmung ergangen, daß Seeschiffer und Seesteuerleute, welche noch auf Grund der vor dem 1. Mai 1870 ertheilten Befähigungszeugnisse auf deutschen Kauffahrteischiffen fahren, verpflichtet sind, dieselben gegen

§ 15.

Die Befugniß zur Ausübung des Gewerbes als Seedampfschiffs-Maschinist.

I. Die vom Bundesrath auf Grund des Gesetzes vom 11. Juni 1878, betreffend den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen, erlassenen Vorschriften über den Nachweis der Befähigung und über das Verfahren bei den Prüfungen der Maschinisten auf deutschen Seedampfschiffen vom 30. Juni 1879 gehen von einer Eintheilung in Maschinisten erster, zweiter und dritter Klasse aus und machen die Zulassung in der betreffenden Funktion grundsätzlich abhängig von der Ablegung einer Prüfung, auf Grund deren von der zuständigen Verwaltungsbehörde das Befähigungszeugniß ausgestellt wird. Es berechtigt:

1) ein Befähigungszeugniß für Maschinisten dritter Klasse zur Leitung der Maschinen von Schleppdampfschiffen und von solchen Seedampfschiffen, deren Fahrten sich nicht über 50 Seemeilen von der Küste erstrecken;
2) ein Befähigungszeugniß für Maschinisten zweiter Klasse zur Leitung der Maschinen von Seedampfschiffen auf europäischer Fahrt (§ 14 I. 3, a);
3) ein Befähigungszeugniß für Maschinisten erster Klasse zur Leitung der Maschinen von Seedampfschiffen auf großer Fahrt (Fahrt in allen Meeren).[1]

Wer die Maschinistenprüfung zweiter Klasse nicht bestanden, aber im Laufe der Prüfung die für Maschinisten dritter Klasse vorgeschriebenen

---

neue, auf Grund der §§ 15—19 jener Vorschriften ausgefertigte Befähigungszeugnisse umzutauschen, und daß vom 1. Januar 1876 an nur die mit solchen neuen Befähigungszeugnissen versehenen Seeschiffer und Seesteuerleute von den Seemannsämtern in deutschen Häfen zur Musterung zugelassen werden dürfen. Die Seemannsämter sind jedoch ermächtigt, in dringenden Fällen Ausnahmen zu gestatten. Auch sind die für den Umtausch der Zeugnisse zuständigen Verwaltungsbehörden ermächtigt, dem neuen Befähigungszeugnisse auf Verlangen des betreffenden Seemannes die älteren Zeugnisse abschriftlich beizufügen.

[1]) Vorschr. vom 30. Juni 1879, §§ 1 und 2. — Wenn an einen Maschinisten, welcher zur Fahrt in allen Meeren befugt sein soll, umfassendere Anforderungen gestellt werden, wie an einen Maschinisten, der nur auf europäischer Fahrt fungirt, so hat dies seinen Grund darin, daß Dampfer auf europäischer Fahrt immer in der Lage sind, Reparaturen an der Maschine in nahe gelegenen Hafenplätzen vornehmen zu lassen, während bei der außereuropäischen Fahrt der leitende Maschinist leicht in die Lage kommen kann, auch schwierige Reparaturen selbstständig ausführen lassen zu müssen.

Kenntnisse nachgewiesen hat, kann auf Grund solcher Prüfung ein Befähigungszeugniß als Maschinist dritter Klasse erhalten. [1])

Um zur Maschinistenprüfung dritter Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich die Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 48monatlichen Lehrzeit, entweder ganz im Maschinenpersonal von Dampfschiffen oder theilweise in solchem, theilweise in einer Maschinenwerkstatt. Von der Lehrzeit im Maschinenpersonal müssen mindestens 12 Monate an Bord in Fahrt befindlicher Dampfschiffe zugebracht sein.

Um zur Maschinistenprüfung zweiter Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich die Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 60monatlichen Lehrzeit in einer Maschinenwerkstatt oder im Maschinenpersonal von Seedampfschiffen. Von der Lehrzeit müssen mindestens 24 Monate in der Maschinenwerkstatt und mindestens 24 Monate in dem Maschinenpersonal in Fahrt befindlicher Seedampfschiffe zugebracht sein.

Um zur Maschinistenprüfung erster Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich die Zurücklegung einer mindestens 24monatlichen Dienstzeit als Maschinist zweiter Klasse auf in Fahrt befindlichen Seedampfschiffen. [2])

II. Den Maschinisten und Maschinen-Ingenieuren, welche im Dienst der Kaiserlichen Marine gestanden haben und ihre Befähigung durch Zeugnisse der zuständigen Kaiserlichen Marinebehörden nachweisen, steht die Befugniß zu, als Maschinisten auf deutschen Seedampfschiffen zu fahren, und zwar sind

a. ehemalige Ober-Maschinistenapplikanten als Maschinisten dritter Klasse,
b. ehemalige Maschinistenmaate und Ober-Maschinistenmaate als Maschinisten zweiter Klasse und
c. ehemalige Maschinisten, Ober-Maschinisten und Maschinen-Ingenieure als Maschinisten erster Klasse

zuzulassen. Die Befähigungszeugnisse für dieselben sind von den zuständigen Verwaltungsbehörden auszufertigen. [3])

III. Ingleichen erhalten Maschinisten, welche vor dem 1. Januar 1880, als dem Tage des Inkrafttretens der in Rede stehenden Vorschriften, auf Fahrten im Sinne der Ziffern 1 bis 3 unter I Dienste als Maschinisten gethan haben, ohne vorgängige Ablegung einer Prüfung ihrem früheren

---

[1]) Vorschr. vom 30. Juni 1879, § 4. [2]) Daselbst, § 3. [3]) Daselbst, § 6.



Dienste entsprechende Befähigungszeugnisse von den zuständigen Verwaltungsbehörden, welchen der Nachweis über die früheren Dienste zu führen ist.[1])

IV. In Betreff der Anstellung von Maschinisten an Bord der Dampfschiffe nach Maßgabe der Bestimmung der letzteren gilt Folgendes:

1) Schleppdampfschiffe und solche Seedampfschiffe, deren Fahrten sich nicht über 50 Seemeilen von der Küste erstrecken, müssen mindestens einen Maschinisten dritter Klasse an Bord haben.

2) Seedampfschiffe auf europäischer Fahrt müssen einen Maschinisten zweiter Klasse als leitenden Maschinisten und mindestens einen Maschinisten dritter Klasse an Bord haben.

3) Seedampfschiffe auf großer Fahrt (Fahrt in allen Meeren) müssen einen Maschinisten erster Klasse als leitenden Maschinisten und mindestens einen Maschinisten zweiter Klasse an Bord haben.[2])

V. Die Einsetzung der Prüfungs-Kommissionen, ingleichen die Bestimmungen über die zur Ausstellung der Befähigungszeugnisse zuständigen Behörden und über das Verfahren bei Ertheilung der Zeugnisse, soweit hierüber nichts in den bundesrathlichen Vorschriften festgesetzt ist, sind den Landesregierungen überlassen.[3]) Die reichsseitige Einwirkung ist gesichert durch die Aufstellung der Aufgaben für die schriftlichen Prüfungen nach Anordnung des Reichskanzlers und durch die Einsetzung von Reichs-Prüfungs-Inspektoren (s. § 3, II. 2).

VI. Näheres über die Prüfungsgegenstände, das Verfahren bei den Prüfungen und die Form der Prüfungs- und Befähigungszeugnisse s. in Anlage N.

II. Kapitel.

Der Schiffer.

§ 16.

Die Stellung des Schiffers im allgemeinen.

I. Schiffer ist im neueren deutschen Seerecht die Bezeichnung für den Führer eines Kauffahrteischiffes. Der Begriff ist im übrigen gleichbedeutend

---

[1]) Vorschr. vom 30. Juni 1879, § 5.

[2]) Daselbst, § 7.

[3]) Daselbst, §§ 8 und 25. — Das Verzeichniß der Prüfungs-Kommissionen und der zur Ertheilung der Befähigungszeugnisse zuständigen Verwaltungsbehörden s. in Anlage L.

mit Schiffskapitän oder Kapitän kurzweg; letztere Bezeichnung ist die im Seehandelsverkehr übliche.[1])

II. Der Schiffer ist, falls er nicht selbst Eigenthümer des Schiffes ist, Angestellter des Rheders. Das Rechtsverhältniß zwischen beiden Theilen charakterisirt sich als Dienstmiethe. Dritten gegenüber erscheint der Schiffer als Vertreter der Rhederei. Der Rheder kann den Schiffer seiner Funktion jederzeit entheben, gleichviel ob der letztere auf bestimmte oder auf unbestimmte Zeit oder auf Lebenszeit oder auch für eine bestimmte Reise angestellt war.[2]) Ueber die lediglich civilrechtlichen Folgen einer Entlassung je nach ihrer Ursache und Zeit s. die Artikel 515 bis 520 und 522 des Handelsgesetzbuches. Seinerseits muß der Schiffer den Vertrag nach Maßgabe der Vereinbarung über dessen Dauer erfüllen. War er auf unbestimmte Zeit angestellt, so muß er, sobald er eine Reise angetreten hat, im Dienste verbleiben, bis das Schiff in den Heimathshafen oder in einen inländischen Hafen zurückgekehrt und die Entlöschung erfolgt ist. Er kann jedoch seine Entlassung fordern, wenn seit der ersten Abreise zwei oder drei Jahre verflossen sind, je nachdem sich das Schiff zur Zeit der Aufkündigung in einem europäischen oder in einem außereuropäischen Hafen befindet. Er hat in einem solchen Falle dem Rheder die zu seiner Ersetzung erforderliche Zeit zu gewähren und den Dienst inzwischen fortzusetzen, jedenfalls die laufende Reise, d. i. die Frachtreise, auf der sich der Schiffer zur Zeit der Aufkündigung gerade befindet, zu beendigen. Hat der Rheder sofort nach der Kündigung die Rückreise, worunter nicht nothwendigerweise die Reise nach dem Heimathshafen oder überhaupt nach einem inländischen Hafen zu verstehen ist, angeordnet, so muß der Schiffer das Schiff zurückführen.[3]) Auch nach dem Verluste des Schiffes ist der Schiffer verpflichtet, noch für die Verklarung zu sorgen und überhaupt das Interesse des Rheders so lange wahrzunehmen, als es erforderlich ist.[4])

Der Vertragsbruch seitens des Schiffers durch plötzliches eigenmächtiges Verlassen des Dienstes hat nur civilrechtliche Folgen, während ein solches

---

[1]) H. G. B. Art. 478; S. O. § 2; Str. O. § 42. — Die Bezeichnung „Kapitän“ ist noch ausnahmsweise angewendet im § 2 Nr. 3 der Vorschriften, betr. die Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal, vom 15. April 1879; ferner mehrfach in der K. J. — Die ältere Bezeichnung „Schiffspatron“ ist längst außer Gebrauch gekommen.

[2]) H. G. B. Art. 515.

[3]) Daselbst Art. 521.

[4]) Daselbst Art. 526.

Verhalten auf Seiten der übrigen zu einer Schiffsbesatzung gehörigen Personen zugleich Strafverfolgung nach sich ziehen kann. S. § 32.

III. Stellvertreter des Schiffers ist derjenige, welcher in Ermangelung eines Schiffers oder bei Verhinderung desselben die Führung des Schiffes vertretungsweise übernimmt. Wer in derartigen Fällen als Vertreter zu fungiren hat, ist nirgends vorgeschrieben; die Motive zu § 2 der Seemannsordnung bemerken hierüber: „Die Aufnahme einer materiellen Vorschrift über die Stellvertretung des Schiffers, insbesondere in Ansehung der Reihenfolge, in welcher dieselbe auf die übrigen Schiffsoffiziere überzugehen hat, ist aufgegeben worden, weil jede derartige Bestimmung mehr oder minder in Gefahr läuft, nicht nur einzelne der mannigfaltigen Anforderungen des Verkehrs unerfüllt zu lassen, sondern auch mit denselben in Kollision zu gerathen und in anderer Art Zweifel und Verlegenheiten erst hervorzurufen, welche bei freier und unbeschränkter Entwickelung der Praxis überhaupt ausbleiben oder doch verhältnißmäßig leichter sich erledigen.“ In der Regel wird der Steuermann und, falls mehrere Steuerleute zur Besatzung gehören, der Obersteuermann (Erste Offizier) als Stellvertreter eintreten. Von dieser Annahme ist auch ausgegangen bei den Vorschriften der §§ 53 der Seemannsordnung und 63 des Gesetzes über die Beurkundung des Personenstandes vom 6. Februar 1875. Ferner bestimmt das Handelsgesetzbuch im Artikel 490, daß, wenn nach einem Seeunfalle der Schiffer gestorben oder außer Stande ist, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, hierzu der im Range nächste Schiffsoffizier berechtigt und verpflichtet ist.

Ist der Schiffer durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert, das Schiff zu führen, so hat er selbst, falls nicht die alsbaldige Bestimmung des Rheders wegen der Stellvertretung eingeholt werden kann, einen anderen Schiffsführer einzusetzen; für letzteren ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei der Wahl desselben ein Verschulden zur Last fällt. [1]) Ferner hat er, wenn er in dringenden Fällen mit dem Steuermanne gleichzeitig das Schiff verläßt, aus den Schiffsoffizieren oder der übrigen Mannschaft einen geeigneten Vertreter zu bestellen. [2])

Im Auslande sind die Kaiserlichen Konsuln befugt, an Stelle eines gestorbenen, erkrankten oder zur Führung des Schiffes untauglich gewordenen Schiffers auf den Antrag der Betheiligten, d. h. der Mannschaft oder der

[1]) H. G. B. Art. 483.
[2]) Daselbst Art. 484.

Ladungsinteressenten, einen neuen Schiffsführer einzusetzen. Die Voraussetzung ist, daß weder der Schiffer selbst hierzu im Stande, noch der Korrespondentrheder am Orte anwesend oder vertreten ist.

Der Konsul muß in einem solchen Falle zunächst versuchen, einen mit dem vorschriftsmäßigen Befähigungszeugnisse einer inländischen Behörde versehenen Deutschen zu gewinnen, und sich bemühen, den neuen Schiffsführer mindestens unter denselben Bedingungen wie den bisherigen Kapitän zu engagiren. Gewöhnlich wird der erste Schiffsoffizier (Steuermann) zu wählen sein. Ist ein geprüfter deutscher Schiffer nicht zu finden, so ist ein Schiffer einzusetzen, über dessen Qualifikation der Konsul sich sonst (z. B. durch eine seitens anderer, im Hafen anwesender Kapitäne abzuhaltende Prüfung) hinreichende Gewißheit verschafft hat. Von den in Bezug auf die Einsetzung eines neuen Schiffers getroffenen Maßregeln ist der Rhederei oder der Regierung des Staates, welchem das Schiff angehört, Kenntniß zu geben. [1])

Auch wenn sich der Schiffer einer strafbaren Handlung schuldig gemacht hat, kann ihn, sofern es die Umstände gebieten, der Konsul absetzen und einen anderen Schiffsführer an seine Stelle setzen, ingleichen, wenn dem Schiffer durch seeamtlichen Spruch die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes entzogen worden ist. Das Nähere hierüber s. im § 76.

Der Konsul ist bei Einsetzung eines neuen Schiffsführers als der gesetzliche Vertreter des Rheders anzusehen. [2]) Daraus folgt namentlich, daß der Rheder einen so eingesetzten Schiffer jederzeit wieder entlassen kann. S. auch § 29, VI.

IV. Wenn die Rechte und Pflichten des Schiffers, wie solche das Handelsgesetzbuch im dritten Titel des fünften Buches festsetzt, auch an und für sich nur privatrechtlicher Natur sind, so greifen diese Vorschriften doch mittelbar, zum Theil in ihrem Zusammenhange mit anderweiten Gesetzen, vielfach mit in das Gebiet des öffentlichen Rechts hinüber und erheischen soweit Berücksichtigung in unserer Darstellung. Im übrigen ergiebt sich die Stellung des Schiffers im öffentlichen Recht aus einer Reihe besonderer Vorschriften der Reichs- beziehungsweise Landesgesetze.

V. Vor allem ist durch die Seemannsordnung dem Schiffer die zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Disziplin an Bord durchaus unerläßliche Gewalt über die Schiffsmannschaft verliehen. S. darüber § 31.

---

[1]) K. G. § 35 und K. J. zu § 35.

[2]) Erk. des R. O. H. G. vom 27. Januar 1877 (Entsch. Bd. 22 S. 45 ff.).

Es liegt aber in der Natur seiner Stellung, daß ihm eine entsprechende Autorität über Jedermann an Bord zustehen muß. Es beruht dies nicht nur auf unvordenklichem Seegebrauch, sondern es ist auch durch die Verhältnisse, insbesondere durch die Verantwortlichkeit des Schiffers für Schiff, Ladung und für das gesammte eingeschiffte Personal dergestalt begründet, daß es einer gesetzlichen Vorschrift nach dieser Richtung hin nicht bedarf. Auch gegen einen Passagier, welcher die Ordnung an Bord stört oder gar durch sein Verhalten die Sicherheit des Schiffes gefährdet, stehen ihm alle von ihm für erforderlich erachteten Maßnahmen zur Herstellung der Ordnung und zur Vorbeugung gegen Gefährdungen zu. S. auch § 47.

Jede andere Autorität an Bord ist derjenigen des Schiffers untergeordnet und kann von ihm, selbstredend unter seiner Verantwortlichkeit, suspendirt werden.

VI. Die Pflichten des Schiffers, soweit dieselben eine Erörterung vom Standpunkte des öffentlichen Rechts erheischen, sind sehr mannigfaltiger Art. Sie umfassen:

1) Die Obliegenheiten vor Antritt der Reise (§ 18).

2) Die Beobachtung der Vorschriften über die Berechtigung zur Führung der Reichsflagge (§ 8) und über die Bezeichnung des Schiffes (§ 9).

3) Die Beaufsichtigung des Schiffes (§ 19).

4) Die Obliegenheiten bezüglich der eigentlichen Führung des Schiffes (§ 20).

5) Die Führung des Journals (§ 21).

6) Die gesetzmäßige Handhabung der Gewalt über die Schiffsmannschaft und die Fürsorge für dieselbe (Abschnitt II, Kapitel III).

7) Die Meldungen bei den Konsulaten (§ 43).

8) Die Beobachtung der Polizei-, Steuer- und Zollgesetze im In- und Auslande[1]) (s. auch § 53).

9) Die Obliegenheiten bei an Bord vorkommenden Geburten und Todesfällen (§§ 49, 50).

10) Die Ablegung der Verklarung (§ 22).

Den ihm gesetzlich obliegenden Verpflichtungen hat der Schiffer, völlig unabhängig von etwa entgegenstehenden Anweisungen des Rheders, nachzu-

[1]) Ueber die civilrechtlichen Folgen im Falle der Nichtbeobachtung s. H. G. B. Art. 482; vgl. auch Art. 564.

kommen, widrigenfalls er sich nach Maßgabe der Gesetze verantwortlich macht.[1])

§ 17.

Der Schiffsrath.

I. Die grundsätzliche Vereinigung aller Befugnisse, betreffend die Leitung des Schiffes und die Handhabung der Ordnung an Bord in der Person des Schiffers schließt eine so umfassende und vielseitige Verantwortlichkeit ein, wie sie bei keinem anderen Gewerbebetriebe vorkommt. Dieser Verantwortlichkeit entsprechend ist dem Schiffsführer eine außergewöhnliche Autorität eingeräumt. Wenn es bei alledem schon in der Natur der Sache liegt, daß ein Schiffer in schwierigen Fällen, bevor er sich über sein Handeln entscheidet, geneigt sein wird, die Meinungen derjenigen Personen von der übrigen Schiffsbesatzung zu hören, welchen er ein besonders sachverständiges Urtheil und eine klare Einsicht zutrauen darf, so macht ihm auch das Seerecht deren Anhörung für gewisse Umstände zur Pflicht; er soll alsdann, bevor er seine Anordnungen trifft, einen Schiffsrath berufen, bestehend aus den Schiffsoffizieren.[2]) Diese Verpflichtung hat entweder die weitere

[1]) Die Anweisung des Rheders befreit den Schiffer auch nicht von der privatrechtlichen Haftung für den durch sein Verschulden den Ladungsinteressenten, Reisenden, der Schiffsmannschaft und demjenigen Schiffsgläubiger, dessen Forderung aus einem Kreditgeschäft erwachsen ist, entstandenen Schaden (H. G. B. Art. 478, 479).

[2]) Die älteren Seerechte enthalten dahin gehende Vorschriften namentlich: für den Fall des beabsichtigten Seewurfs (Rooles d'Oléron, Art. 8; Konsulat, Art. 97, 109; Wisbysches Seerecht, Art. 20, 38); ferner für den Fall, daß es im Hinblick auf Wind und Wetter fraglich ist, ob eine Reise angetreten werden soll (Rooles d'Oléron, Art. 2; Wisbysches Seerecht, Art. 14); bei der Entschließung über Aufstrandsetzen des Schiffes (Konsulat, Art. 109) u. s. w. Es sollen übrigens nicht bloß die Schiffsoffiziere, sondern auch die Kaufleute zugezogen werden. — Das Pr. A. L. R. enthält über die Verpflichtung folgende, durch die Einführung des H. G. B. beseitigten Vorschriften (Th. II Tit. 8 §§ 1463 bis 1466): § 1463. Bei wichtigen und bedenklichen Fällen, wo Schiff, Ladung und Menschen in Gefahr stehen, sowohl im Hafen als auch auf der See, muß er (der Schiffer) mit seinen Schiffsleuten Seemannschaft oder Schiffsrath halten. § 1467. Es ist jedoch zur Deckung des Schiffers hinreichend, wenn zu einem solchen Schiffsrathe nur der Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann gezogen werden. § 1465. Fehlt einer von diesen, so muß der Schiffer an dessen Stelle wenigstens einen anderen erfahrenen Schiffsmann zuziehen. § 1466. An der Meinung des Schiffsrathes ist der Schiffer zwar nicht gebunden; wenn er aber demselben ohne erhebliche von ihm klar zu machende Gründe zuwider handelt, so macht er sich wegen des daraus entstandenen Schadens verantwortlich.

Konsequenz, daß der Schiffer durch das Votum oder den Beschluß des Schiffsrathes gebunden ist, oder sie ist in dem Sinne zu verstehen, daß er dessen Meinung nur einzuholen braucht, aber befugt ist, im Gegensatze zu derselben selbstständig zu handeln.

II. Das moderne deutsche Seerecht enthält nirgends eine Vorschrift, nach welcher der Schiffer zur Berufung des Schiffsrathes verpflichtet wäre, vielmehr nur die Bestimmung, daß, wenn der Schiffer in Fällen der Gefahr mit den Schiffsoffizieren einen Schiffsrath zu halten für angemessen findet, er gleichwohl an die gefaßten Beschlüsse nicht gebunden ist, sondern stets für die von ihm getroffenen Maßregeln verantwortlich bleibt. [1]) Die von dem Schiffsrathe gefaßten Beschlüsse sollen in das Journal eingetragen werden.[2]) In dem Falle, daß der Schiffer von den Beschlüssen abgewichen ist, brauchen die Gründe dafür nicht mit aufgenommen zu werden.

§ 18.

Obliegenheiten des Schiffers vor Antritt der Reise.

I. Der Schiffer hat vor Antritt der Reise namentlich zu sorgen: [3])

1) Für den seetüchtigen Zustand des Schiffes und für gehörige Einrichtung und Ausrüstung mit Inventar und Material; dazu gehört auch die Ausrüstung mit den für die Reise erforderlichen nautischen Instrumenten und Seekarten (§ 10, II und III).

2) Für gehörige Bemannung, sowie für die Musterung (§ 10, IV und § 27).

3) Für gehörige Verproviantirung (§ 10, II).

4) Für gehörige Stauung und dafür, daß das Schiff nicht überladen, sowie daß es mit dem nöthigen Ballast und der erforderlichen Garnirung versehen wird (§ 11).

---

[1]) H. G. B. Art. 485. — Tecklenborg (Handlexikon S. 374) bemerkt zu dem Satz, daß der Schiffer an den Ausspruch des Schiffsrathes nicht gebunden sei: „Der Schiffsrath ist mithin als eine leere Förmlichkeit zu betrachten, und es wäre wünschenswerth, daß bei Revision der Gesetze die betreffenden Bestimmungen nebst anderem aus alten Zeiten hinübergenommenen Ballast über Bord geworfen würden, um so mehr, als in der Praxis gewiß wenig Notiz davon genommen wird, in den meisten Fällen auch nicht genommen werden kann; ja die ausdrückliche Angabe in der Verklarung, daß man Schiffsrath gehalten habe, flößt dem Sachkundigen immer eine Art von Mißtrauen und Verdacht ein."

[2]) H. G. B. Art. 487.

[3]) Die Obliegenheiten ergeben sich zum Theil aus dem H. G. B., namentlich den Art. 480 und 481, zum Theil aus der S. O.

5) Für die Beschaffung der zum Ausweise für Schiff und Ladung erforderlichen Papiere (II).

6) Ferner hat der Schiffer das Recht und die Pflicht, Güter, welche das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, ans Land setzen oder in dringenden Fällen über Bord werfen zu lassen.[1])

7) Da auch sonst dem Führer eines Schiffes die Pflicht obliegt, bei allen Dienstverrichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden,[2]) so hat derselbe endlich vor Antritt der Reise alle zur Verhütung von Seeunfällen und weiteren nachtheiligen Folgen von solchen erforderlichen Vorsichtsmaßregeln nach Maßgabe der Verhältnisse zu treffen. Hierher gehört auch die Verpflichtung, dafür Sorge zu tragen, daß bei den mit wasserdichten Abtheilungen versehenen Schiffen die Verschlußvorrichtungen in ordnungsmäßiger Beschaffenheit sind und das Personal mit der Handhabung dieser Vorrichtungen vertraut gemacht wird.

II. In Betreff der Papiere, für deren Vorhandensein der Schiffer verantwortlich ist, soweit sie sich auf Bestimmungen des öffentlichen Seerechts gründen, wird auf die einzelnen Materien verwiesen.

Im allgemeinen lassen sich die Schiffspapiere in folgende Kategorien theilen:

1) Papiere, betreffend die Individualität und Nationalität des Schiffes. Hierher gehören: der Meßbrief, das Register-Certifikat, der Certifikatsauszug und das Flaggenattest.

2) Reisepapiere, insbesondere: das Schiffsjournal, die Musterrolle, welche zugleich die Nationalität der Schiffsbesatzung nachweist, Pässe, insbesondere auch der Gesundheitspaß, Zollklarirungsdokumente.

3) Ladungspapiere, namentlich Chartepartien (Frachtverträge) und Konnossemente (Ladescheine), das Manifest, Fakturen, Korrespondenzen u. s. w., durchweg privatrechtlichen Charakters.

III. Ein Schiffer, welcher ohne Vorwissen des Rheders Gegenstände an Bord nimmt, welche das Schiff oder die Ladung gefährden, indem sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffes oder der Ladung veranlassen können, wird mit Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark oder mit Gefängniß bis zu zwei Jahren bestraft.[3])

---

[1]) Vgl. Erk. des R. O. H. G. vom 1. September 1876 (Entsch. Bd. 22 S. 156), in Verbindung mit H. G. B. Art. 564 und 565 bezw. 674. In Betreff solcher Güter, welche ein Schiffsmann mit an Bord gebracht hat, s. S. O. § 75.

[2]) H. G. B. Art. 478.

[3]) R. Str. G. B. § 297.

§ 19.

Beaufsichtigung des Schiffes.

I. Dem Schiffer liegt die Beaufsichtigung des Schiffes und die Ueberwachung des gesammten Betriebes an Bord von dem Zeitpunkte seines Dienstantrittes bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses ob. Er darf demgemäß das Schiff nicht verlassen, so lange seine Anwesenheit an Bord durch die Verhältnisse geboten ist.[1]) In diesem Sinne bestimmt das Handelsgesetzbuch: Vom Beginne des Ladens an bis zur Beendigung der Löschung darf der Schiffer das Schiff gleichzeitig mit dem Steuermanne nur in dringenden Fällen verlassen; er hat in solchen Fällen zuvor aus den Schiffsoffizieren oder der übrigen Mannschaft einen geeigneten Vertreter zu bestellen. Dasselbe gilt auch vor Beginn des Ladens und nach Beendigung der Löschung, wenn das Schiff in einem nicht sicheren Hafen oder auf einer nicht sicheren Rhede liegt. Bei drohender Gefahr oder wenn das Schiff in See sich befindet, muß der Schiffer an Bord sein, sofern nicht eine dringende Nothwendigkeit seine Abwesenheit rechtfertigt.[2])

---

[1]) Nach hanseatischem Seerecht (III. Art. 2) war dem Schiffer zur Pflicht gemacht, des Nachts stets an Bord zu sein.

[2]) H. G. B. Art. 484. — In einem Erk. des O. A. zu Königsberg vom 10. Februar 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 348 und 349) heißt es hierüber: „Daß der Kapitän bei Ankunft des Schiffes auf der Rhede dasselbe verließ und seinen Wohnsitz während des Entlöschens in der Hafenstadt nahm, war völlig gerechtfertigt. Dem Kapitän liegt nicht allein die Führung des Schiffes, sondern auch die Erledigung der kaufmännischen Angelegenheiten im fremden Hafen, die Verhandlung mit den Ladungsempfängern, der Betrieb des Entlöschens und die Abschließung weiterer Frachtverträge ob. Diese Geschäfte können nur am Lande in der Hafenstadt mit Erfolg besorgt werden. Daß der Kapitän dabei auch öfters an Bord des auf der Rhede liegenden Schiffes zu gehen hat, versteht sich von selbst. Die Außenrhede von Buenos-Aires ist aber so weit von der Stadt entfernt, daß nur die äußersten Mastspitzen des Schiffes von derselben aus sichtbar sind; dabei ist dieselbe Stürmen in hohem Maße ausgesetzt, und daher die Kommunikation zwischen Hafen und Schiff mittels Bootes öfters mit Lebensgefahr verbunden, zuweilen geradehin unmöglich. Der Kapitän war auch am Sonnabend den 28. September an Bord des Schiffes gewesen. Damals war der Oststurm (Pampero), wie der Kapitän sehr wohl wußte, bereits im Anzuge, der Steuermann hatte bereits den zweiten Anker fallen lassen. Daß der Kapitän damals nicht an Bord blieb, kann ihm nicht zum Vorwurf gemacht werden. Er konnte die Stärke des Sturmes, der nicht immer mit gleicher Gewalt auftritt, nicht voraussehen, durfte annehmen, daß das Schiff mit seinem starken Ankerzeuge denselben überstehen würde, und konnte seinem erfahrenen Steuermanne J., der schon seit einem Jahre als solcher auf der Bark „Hohenzollern“

In dem Falle eines Schiffbruches soll der Schiffer grundsätzlich als der

fuhr, volles Vertrauen schenken. Bramstengen und Bramraaen waren abgenommen, das Klarmachen der Anker ordnete der Kapitän für den folgenden Sonntag noch ausdrücklich an und ist nach Ausweis der von dem Steuermann bewirkten Eintragung in das Schiffsjournal auch erfolgt. Weitere Vorsichtsmaßregeln konnten, auch bei Anwesenheit des Kapitäns, nicht getroffen werden." — Ferner in dem Erk. desselben S. A. vom 31. Mai 1879 (Bd. 1 S. 646, 647): „Auch daß der Kapitän nicht auf dem Schiffe sich befand, kann ihm nicht zum Vorwurf gereichen. Derselbe hat auch die kaufmännischen Angelegenheiten des Schiffes im fremden Hafen wahrzunehmen, und es genügt, während das Schiff im Hafen ist, für regelmäßige Fälle (H. G. B. Art. 484), wenn er oder der Steuermann auf dem Schiffe anwesend ist. Dagegen liegt allerdings eine schwere Vernachlässigung seiner Pflichten darin, daß — als der zweite Seeunfall eingetreten und das Hintertheil des Schiffes von dem Steingrunde wieder abgebracht und, während der Sturm noch andauerte, derart befestigt war, daß es vor dem Aufschlagen auf die Steine geschützt lag — der Kapitän zwar auf kurze Zeit an Bord kam, das Schiff aber vor Einbruch der Nacht wieder verließ. Ob er durch seine Anwesenheit in der Folge des Seeunfalles noch etwas ändern, oder überhaupt anderweite Maßregeln, als bereits getroffen waren, noch anordnen konnte, kommt nicht in Betracht. Seine unbedingte Pflicht war es, da das Schiff sich auch damals noch in drohender Gefahr befand (H. G. B. Art. 484 Abs. 3), an Bord auf seinem Posten zu bleiben. Daß er dies nicht gethan, beweist, daß ihm das Schiff und die Erfüllung seiner Pflicht nicht am Herzen lag, und die darin stark zu Tage tretende Leichtfertigkeit in Verbindung damit, daß das Seeamt schon in dem Verhalten des Schiffers vor dem ersten Seeunfalle Mangel an Vorsicht und einen gewissen Grad von Leichtfertigkeit zu erkennen geglaubt hat, hätte unbedingt dazu geführt, dem Antrage des Reichskommissars Statt zu geben und dem Kapitän P. die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes zu entziehen, wenn der Unfall, der das Schiff getroffen, durch die Pflichtverletzung des Kapitäns herbeigeführt oder dessen nachtheilige Folgen durch dieselbe beeinflußt wären;" und im Anschluß hieran in dem Erk. des O. S. A. vom 8. August 1879 (Bd. 1 S. 653, 654): „Bei dem am 29. November 1878 im Hafen zu Oscarshamn stattgehabten zweiten Unfalle würde die Anwesenheit des Schiffers vielleicht nichts geändert haben, da festgestellt ist, daß als Ursache allein der heftige Oststurm zu betrachten ist. Ebenso würde seine Anwesenheit auf die Folgen dieses Unfalles vielleicht keinen weiteren Einfluß gehabt haben. Seine unbedingte Pflicht war es nach dem H. G. B. Art. 484 gleichwohl, da das Schiff sich auch nach dem Unfalle noch in drohender Gefahr befand, an Bord auf seinem Posten zu bleiben. Daß er dies nicht gethan hat, beweist, daß ihm das Schiff und die Erfüllung seiner Pflicht nicht am Herzen lag. Der hierin stark zu Tage tretende Mangel an Gewissenhaftigkeit in Verbindung mit dem Verhalten des Schiffers vor dem ersten Unfalle und beim Beladen seines Schiffes in Stockviek, lassen es geboten erscheinen, dem Schiffer P. die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen." — Ferner in dem Erk. des O. S. A. vom 13. Februar 1880 (Bd. 2 S. 161): „Nachdem das Schiff festgekommen war, hat der Schiffer dasselbe ohne gewichtigen Grund auf längere Zeit verlassen. Der von dem Schiffer hierfür angeführte Grund, daß er

letzte das Schiff verlassen.[1]) Es gilt dies von jeher als eine Ehrenpflicht des Schiffers.

---

selbst am zweckmäßigsten die erforderliche Hülfe hätte herbeirufen und am Lande die nothwendigen Maßnahmen hätte treffen können, ist nicht geeignet, das Verlassen des Schiffes zu rechtfertigen. Nach dem H. G. B. Art. 484 war es vielmehr seine Pflicht als Schiffer, welchem in erster Reihe die Verantwortlichkeit für die Erhaltung der Besatzung, des Schiffes und der Ladung oblag, auf dem offenbar in Gefahr befindlichen Schiffe so lange zu verbleiben, bis das Aufgeben desselben zur unabweisbaren Nothwendigkeit wurde. Die Herbeirufung von Hülfe konnte durch den Steuermann oder irgend einen Mann der Besatzung, welchen der Schiffer mit entsprechender Anweisung zu versehen hatte, ausgeführt werden. Zwar steht das Verlassen des Schiffes seitens des Schiffers nicht in einem ursächlichen Zusammenhange mit dem Verluste desselben, da nicht erwiesen ist, daß durch den Steuermann und die Besatzung etwas unterlassen ist, was zur Erhaltung des Schiffes hätte beitragen können; gleichwohl läßt dieses Verhalten des Schiffers ebenfalls auf den Mangel an solchen Charaktereigenschaften schließen, welche für die Ausübung des Schiffergewerbes unerläßlich sind." — Von Interesse ist auch die Kritik in dem Erk. des S. A. zu Danzig vom 25. September 1880 (Bd. 2 S. 650), dahin lautend: „Nach der Ankunft auf der Rhede von Neufahrwasser hat der Schiffer, wie erwähnt, das Schiff mit einem Boote selbst verlassen, um einen Arzt und die nöthige Hülfsmannschaft herbeizuholen. Ihm wird zum Vorwurf gemacht, daß er in der gefährlichen Lage, in welcher sich das Schiff befand, dasselbe keinenfalls habe verlassen dürfen. Dieser Vorwurf ist als begründet erachtet worden. Denn in der aufregenden Lage, wo Feuer an Bord war, dessen Wachsen sich sicherer Berechnung entzog und mit von Zufälligkeiten abhing, bedurfte das Schiff vor allem des einheitlichen und kräftigen Kommandos. In der That hat sich der Mangel eines solchen in der Abwesenheit des Schiffers hier bemerkbar gemacht. — — — Es kann nicht beurtheilt werden, ob und inwieweit das Feuer durch diese Zuführung von Luft an Ausdehnung gewonnen hat; immerhin beweist dieser Vorfall, wie gefährlich und übel es war, daß das Schiff in jener Lage der Autorität und des Kommandos des Schiffers entbehren mußte. Andererseits ist in Betracht zu ziehen, daß der Schiffer bona fide gehandelt hat, indem er glaubte, daß er selbst am schnellsten und besten die nöthige Hülfsmannschaft engagiren würde; und unverkennbar war dies eine wichtige und dringende Aufgabe. Indessen konnte sie füglich auch durch einen Andern oder durch Aufheißen der Nothflagge gelöst werden. Ohne daher dem Schiffer gerade den Vorwurf einer groben Fahrlässigkeit machen zu wollen, hat das Seeamt es doch für die dringendste und wichtigste Pflicht des Schiffers in der damaligen Lage erachtet, daß er das Schiff nicht verließ, und hat es demgemäß nicht billigen können, daß er diese Pflicht anderen hintenangestellt hat."

[1]) S. u. a. Erk. des S. A. zu Emden vom 11. Dezember 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 876) und des O. S. A. vom 20. Mai 1882 (Bd. 4 S. 87, 88). Ein abweichendes Handeln kann jedoch unter Umständen als berechtigt erachtet werden; s. Erk. des S. A. zu Rostock vom 4. Juli 1882 und des O. S. A. vom 11. November 1882 (Bd. 4 S. 433, 434 bezw. 437 ff.).

Tritt eine Gefahr erst während der Abwesenheit des Schiffers von Bord ein, so hat er sich, sobald es die Umstände gestatten, wieder an Bord zu begeben, damit das Schiff in solcher Lage nicht seiner Autorität und seiner persönlichen Anordnungen und Leitung entbehrt.

II. Ebenso wie vor Antritt der Reise hat auch während der Reise der Schiffer die Verpflichtung, Güter, welche Schiff oder Ladung gefährden, beseitigen zu lassen (s. § 18, I. 6).

§ 20.

Führung des Schiffes.

I. Wie bei allen seinen Dienstverrichtungen hat der Schiffer auch bei der eigentlichen seemännischen Führung des Schiffes die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden, d. h. diejenigen Regeln zu beobachten, welche die Seemannskunst (Navigation und Seemannschaft) als maßgebend anerkennt. Verletzungen seiner desfallsigen Obliegenheiten können nach Maßgabe ihrer Folgen Entziehung der Befugniß zum Betriebe seines Gewerbes (s. § 76) oder ein strafrechtliches Verfahren (s. § 67) gegen ihn nach sich ziehen.

Hervorzuheben ist hierbei namentlich:

1) Zu den wesentlichsten Funktionen des Schiffers gehört die eigentliche Navigirung des Schiffes. Schon vor der Ansegelung eines Fahrwassers soll er sich mit dessen Verhältnissen möglichst genau bekannt machen. [1]) Insbesondere ist er verantwortlich für die Vornahme der nach Lage der Ver-

---

[1]) Das O. S. A. führt in dem Erk. vom 26. November 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 548) aus: „— — bleibt nur übrig anzunehmen, daß den Schiffer A. die Art und Weise der Beleuchtung der Straße von Dover überhaupt nicht bekannt gewesen, und daß er ohne genügende Sorgfalt, und ohne sich Kenntniß von der Beschaffenheit der Leuchtfeuer zu verschaffen, in die Straße eingesegelt ist. Die britische Regierung thut alles, um den Seefahrer in diesem sehr frequentirten Fahrwasser durch zweckmäßig eingerichtete Leuchtfeuer so zu dirigiren, daß aus Mangel an Anweisung bei sichtigem Wetter eigentlich kein Unglücksfall eintreten könnte; allein es muß hervorgehoben werden, daß die besten dieserhalb getroffenen Einrichtungen ihren Zweck verfehlen, wenn die Seefahrer sich nicht mit ihnen bekannt machen. Es ist unerläßliche Pflicht eines ordentlichen Schiffers, ehe er eine Fahrt nach dem Kanal unternimmt, dafür Sorge zu tragen, daß er von dem derzeitigen Zustande der Beleuchtung dieser Wasserstraße Kenntniß erlangt. Der Schiffer A. hat dies nicht gethan und dadurch einen Mangel an Sorgfalt und Aufmerksamkeit bekundet, wie er bei einem ordentlichen Schiffer nicht vorkommen soll; es kann ihm daher im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt nicht länger gestattet werden, ein Schiff zu führen."

hältnisse nothwendigen beziehungsweise ausführbaren astronomischen und sonstigen Beobachtungen zur Bestimmung des Besteckes und zur Kontrole der Instrumente, sowie für die Anordnung des Lothens und Loggens, soweit diese Vornahmen einen Erfolg erwarten lassen;[1]) er hat ferner für gehörigen

[1]) In dem Erk. des O. S. A. vom 24. Mai 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 512, 513) heißt es in Betreff des Lothens: „Der Regel nach gehört allerdings der Gebrauch des Lothes zu den Obliegenheiten, deren Erfüllung der Schiffer ohne ernste Verantwortlichkeit nicht verabsäumen darf. Er wird sich jedoch von derselben entbunden halten dürfen, wenn entweder besondere Umstände das Lothen unausführbar machen, oder wenn von dem letzteren ein Erfolg offenbar nicht zu erwarten ist, und diese beiden Voraussetzungen liegen hier vor." Ferner in dem Erk. des O. S. A. 12. Juni 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 454, 455): „Wenn nicht schon früher, so war es jetzt dringend geboten zu lothen. Daß auch dies nicht geschehen, daß überhaupt auf der ganzen Reise in der Nordsee nicht gelothet ist, gereicht dem Schiffer zum schweren Vorwurf und bekundet eine große Fahrlässigkeit. Wenn derselbe zu seiner Rechtfertigung anführt, daß er deshalb nicht gelothet habe, weil er sich vollständig sicher gefühlt, so scheint er von der Voraussetzung auszugehen, daß es in das persönliche Ermessen des Schiffers gestellt sei, zu lothen oder nicht zu lothen. Eine derartige Voraussetzung ist in solchen Gewässern, in welchen das Loth einen Hauptanhalt zur Ortsbestimmung gewährt, eine falsche, wie schon daraus hervorgeht, daß das H. G. B. Art. 487 die Eintragung der durch das Loth ermittelten Wassertiefe in das Journal verlangt. Das Loth ist in der Nordsee und an den Küsten ein gebotenes und unentbehrliches Hülfsmittel für eine sorgfältige und gesicherte Navigirung. Die des weiteren von dem Schiffer zu seiner Vertheidigung gemachte Angabe, daß er auf früheren Reisen in der Nordsee stets so wie auf der letzten Reise navigirt habe und daß auch auf jenen Reisen von ihm nicht gelothet sei, ohne einen Unfall zu erleiden, ist ohne Bedeutung, da die behauptete Thatsache nur beweisen würde, daß der Schiffer bei seinen früheren Reisen in ungewöhnlicher Weise vom Glücke begünstigt worden sei." Sehr beachtenswerth sind endlich die Entscheidungsgründe in dem Erk. des O. S. A. vom 13. September 1880 (Bd. 2 S. 620 bis 622), dahin lautend: „Die Beschwerde findet die Ursache des Seeunfalles mit Recht nicht lediglich in elementaren Ereignissen, sondern vorwiegend in dem Umstande, daß der Schiffer M. während der ganzen letzten Reise der „Caroline" das Lothen verabsäumt hat. Die Pflicht des Schiffers, während der Reise zu lothen, steht nach dem H. G. B. Art. 487 außer Zweifel; denn wenn dasselbe anordnet, daß die durch das Loth ermittelte Wassertiefe in das Journal einzutragen ist, so setzt es voraus, daß der Schiffer, so oft es die Umstände erheischen, vom Lothe Gebrauch machen soll. Auch das Seeamt erkennt an, daß der Schiffer M. durch Unterlassung des Lothens seine Pflicht verletzt habe, es vermißt nur den Nachweis, daß diese Unterlassung zu der Strandung der „Caroline" wesentlich beigetragen habe. Der Schiffer dagegen behauptet, daß das Lothen auf der letzten Reise wegen der Wassertiefenverhältnisse in der Nordsee zwecklos gewesen sein würde. Diese Behauptung widerspricht durchaus den Regeln, welche seit alter Zeit erfahrungsmäßig für den Betrieb der Schifffahrt in der Nordsee bei allen

Ausguck zu sorgen. Sodann liegt ihm die zweckmäßige Wahl des Ankerplatzes ob, welchen er erforderlichenfalls zu wechseln hat. S. auch § 37, III.

---

vorsichtigen Schiffern Geltung erlangt haben. Die häufig wechselnde Beschaffenheit des Meeresbodens und der Wassertiefe innerhalb der Nordsee läßt gerade in diesem Meerestheile das Loth mit besserem Erfolge anwenden, als es in manchen anderen Gewässern möglich ist. Der Schiffer ist dadurch in die Lage gesetzt, in der Nordsee überall die Richtigkeit seines Bestecks mit Hülfe des Lothes kontroliren zu können. Selbst an den Stellen, an welchen er den Meeresgrund mit seinem Lothe nicht erreichen kann, ist schon die Feststellung dieses Umstandes von Werth für ihn; denn sie gewährt ihm wenigstens einen ungefähren Anhalt für die Bestimmung des Schiffsortes, wenn ihm andere Mittel dazu nicht zu Gebote stehen. Ein sorgfältiger Schiffer gebraucht deshalb in der Nordsee täglich mehrmals das Loth. Auf der letzten Reise der „Caroline" war aller Anlaß gegeben, dieser Regel zu folgen. Das Wetter war während der ganzen Fahrt ungünstig und unsichtig; zur Anstellung einer astronomischen Beobachtung bot sich nicht ein einziges Mal Gelegenheit dar. Der Schiffer konnte unter diesen Umständen das Besteck nur nach todter Rechnung machen, so daß das letztere der Kontrole durch das Loth, wo möglich von Wache zu Wache, unumgänglich bedurfte. Gleichwohl hat der Schiffer M. während der ganzen Reise das Lothen unterlassen, und in Folge dessen ist er in einen so erheblichen Irrthum über den Kurs der „Caroline" gerathen, daß er unmittelbar vor der Strandung keine Ahnung davon hatte, wie nahe er sich dem Lande befand. Der Schiffer hat aber nicht nur persönlich die Anordnung des Lothens verabsäumt, sondern er hat auch unterlassen, dem Steuermann die erforderliche Vorsicht in Bezug auf die Bestimmung des Schiffsortes zur Pflicht zu machen. Während der letzten Wache, in welcher die Strandung erfolgte, befand sich der Schiffer unter Deck. Ehe er das letztere verließ, hat er geständlich dem Steuermanne keinerlei Verhaltungsmaßregeln vorgeschrieben, sondern diesem ohne weiteres die ganze Sorge für das Schiff überlassen, obwohl anhaltendes dichtes Schneegestöber die Aussicht in hohem Grade hemmte. Als demnächst an verschiedenen Stellen Lichter wahrgenommen wurden, deren Beschaffenheit man nicht deutlich erkennen konnte, beruhigte sich der Steuermann bei der Vermuthung, daß dieselben von Fischerfahrzeugen herrührten. Wäre wenigstens jetzt gelothet worden, so hätte man erkannt, daß das Schiff sich dem Lande ganz nahe befand, und die Strandung hätte sich dann leicht vermeiden lassen; aber das Lothen unterblieb auch bei dieser Gelegenheit. Die Verantwortlichkeit hierfür trifft in erster Linie den Schiffer, dessen Verhalten während der ganzen Reise dazu beitragen mußte, den Steuermann in der unrichtigen Meinung zu bestärken, daß der Gebrauch des Lothes eine nutzlose Bemühung sei. Der Schiffer hat dadurch, daß er das Lothen unterließ, und daß er dem Steuermann in einer schwierigen Lage ohne Ertheilung der erforderlichen Verhaltungsbefehle das Kommando des Schiffes übertrug, die Strandung verschuldet; denn bei pflichtmäßigem Gebrauche des Lothes wäre sie zu vermeiden gewesen. Der Schiffer hat dadurch die ihm durch das H. G. B. Art. 478 auferlegte Pflicht, bei allen Dienstverrichtungen die Sorg-

2) Er hat für zweckmäßige Anstellung des Personals nach der Befähigung des Einzelnen Sorge zu tragen, insbesondere für gehörige Besetzung des Ruders.

3) Ihm liegt ferner ob die gehörige Leitung der Manöver, die rechtzeitige und präzise Abgabe der Kommandos,[1]) namentlich bei Kollisions- oder Strandungsgefahr, unter Berücksichtigung der Manövrirfähigkeit des Schiffes.[2]) In gefährlichen Lagen muß er das Kommando selbst führen.

4) Im übrigen soll er nicht bloß Befehle ertheilen und Anordnungen treffen, sondern auch deren Ausführung überwachen. Er darf deshalb auch, wenn Gefahr droht, also namentlich in gefährlicher Nähe einer Küste oder während der Fahrt in belebten Revieren, nicht ohne Noth von Deck gehen.[3])

---

falt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden, verletzt. Dieser Mangel an Sorgfalt kann bei ihm nicht als eine einmalige, durch vorübergehende Umstände hervorgerufene Verfehlung gegen die Berufspflicht aufgefaßt werden; er charakterisirt sich vielmehr als ein zur Gewohnheit gewordener Fehler. Dafür spricht nicht nur die Thatsache, daß der Schiffer während der ganzen letzten Reise der „Caroline" fortgesetzt das Lothen vernachlässigt hat, sondern auch der Umstand, daß er während dieser Reise die ihm nach dem H. G. B. Art. 486 obliegende Aufsicht über die Führung des Journals durchaus verabsäumt hat. Denn sämmtliche auf diese Reise bezüglichen Eintragungen desselben sind erst nach der Strandung der „Caroline" am Lande niedergeschrieben worden. Hiernach mangelt dem Schiffer M. die zur Ausübung des Schiffergewerbes erforderliche Sorgfalt gänzlich; es ist ihm deshalb gemäß § 26 des S. R. G. die Befugniß zur Ausübung dieses Gewerbes zu entziehen." S. ferner Erk. des O. S. A. vom 20. Mai 1882 (Bd. 4 S. 86 ff.) und des S. A. zu Stettin vom 26. August 1882 (Bd. 4 S. 264).

[1]) In einzelnen Staaten sind gesetzliche Vorschriften über die Abgabe der Ruderkommandos erlassen. Auch für die Kaiserliche Marine ist durch Erlaß des Chefs der Admiralität vom 20. Dezember 1879 (M. V. Bl. S. 223, 224) eine Regelung erfolgt, welche die als irrationell erkannte frühere Praxis beseitigt hat. — Es haben diese Vorgänge zur Erörterung der Frage Anlaß gegeben, ob sich die Einführung eines obligatorischen einheitlichen Ruderkommandos, welches auch für die deutschen Kauffahrteischiffe maßgebend sein soll, empfiehlt. Bisher gehen die Meinungen über die Zweckmäßigkeit eines Vorgehens nach dieser Richtung noch auseinander. S. darüber in den Verhandlungen des D. N. V., Jahrg. 1875 S. 150 ff., 1879 S. 79 ff., 1880 S. 83 ff., 1881 S. 165 ff.

[2]) Dabei ist zu berücksichtigen, daß Schiffe durch starken Anwuchs an Manövrirfähigkeit einbüßen. S. Erk. des S. A. zu Hamburg vom 15. August 1878 (Entsch. Bd. 1 S. 123).

[3]) In dem Erk. des S. A. zu Brake vom 10. März 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 341) heißt es in dieser Beziehung: „Beim Passiren des Sundes in der Nacht

Er hat dafür Sorge zu tragen, daß der Steuermann der Wache stets mit der nothwendigen Instruktion über die Lage des Schiffes, über den zu steuernden Kurs und das sonstige Verhalten versehen ist, und daß zu dem Zwecke eine gehörige Uebergabe von Wache zu Wache erfolgt. [1])

---

pflegt kein vorsichtiger Schiffer, auch bei gutem Wetter und vollzähliger Besatzung, das Deck zu verlassen, schon weil bei der Enge des belebten Gewässers das rasche Eingreifen und die gleichzeitige Anwesenheit des Schiffers und Steuermannes an Deck jeden Augenblick erforderlich werden kann."

[1]) In diesem Sinne heißt es in dem Erk. des O. S. A. vom 10. Februar 1883 (Entsch. Bd. 4 S. 460, 461): „Ein persönliches Uebergeben der Wache ist nicht nur auf allen Schiffen Gebrauch, auf denen Ordnung herrscht, sondern auch für die sichere Führung des Schiffes durch den die Wache übernehmenden Schiffsoffizier absolut erforderlich. Sollte — was nicht aus den Akten der ersten Instanz hervorgeht, oder von Seiten des Reichskommissars bei der Hauptverhandlung zweiter Instanz erwähnt wurde — ein Sachverständiger vor dem Seeamte erklärt haben, daß unter den im vorliegenden Falle obwaltenden Umständen (gutes Wetter, klare Luft u. s. w.) ein förmliches Uebergeben der Wache nicht immer Gebrauch sei, so kann ein solches Verfahren nur als ein gröblicher Mißbrauch angesehen werden, der den schärfsten Tadel verdient. Der Hauptvorwurf wegen der in Rede stehenden Unterlassung trifft zwar den Schiffer; der Steuermann hat aber dadurch, daß er sich durch einige früher vorgekommene Worte seines Vorgesetzten von seinem Rechte und seiner Pflicht, sich die Wache vom Schiffer förmlich übergeben zu lassen, abbringen ließ und sich bei dem am Ruder stehenden Matrosen erkundigte, welcher Kurs eigentlich gesteuert wurde, namentlich aber auch dadurch, daß er den Kurs änderte, ohne den Schiffer, der unter allen Umständen die Oberleitung der Navigirung hat, zu benachrichtigen, gezeigt, daß es ihm an dem für seine verantwortliche Stellung durchaus erforderlichen Bewußtsein seiner Pflicht und seines Rechts mangele. Dieser Mangel wie die fehlende Umsicht bei der Navigirung und die gröbliche Unaufmerksamkeit, welche er durch das Uebersehen der Pricken an den Tag legte, erheischen es, so zu erkennen, wie geschehen. Der Schiffer H. aber ist schuldiger als der Steuermann, indem er, während der Dampfer dicht unter einer Küste entlang fuhr, vor welcher Untiefen liegen, nicht nur sich unter Deck begab, um zu schlafen, sondern auch dem Steuermanne vorher weder die Wache übergab, noch irgend welche Instruktion ertheilte, als ob ihn die Navigirung seines Schiffes gar nichts anginge. Dabei kommt noch in Betracht, daß der vom Schiffer dem Matrosen am Ruder aufgegebene Kurs in gefährlicher Nähe bei den Untiefen der Küste vorbeiführte, und daß dieser Kurs von diesen Untiefen gar nicht freiführen konnte, wenn etwas Sturm auf die Küste zusetzte, oder wenn der Schiffer die Entfernung von der Südspitze Gothlands um 12 Uhr Mittags etwas zu weit angenommen hatte. Diese Entfernung war aber vom Schiffer nicht etwa in irgendwie sicherer Weise — etwa durch Kreuzpeilung — festgestellt, sondern sie beruhte auf bloßer Schätzung, bei der man sich — wie jeder Seemann weiß — erheblich irren kann."

5) Er hat die zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See gegebenen Vorschriften zu beobachten, ingleichen diejenigen über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße und die Noth- und Lootsen-Signalordnung (§§ 36 bis 41, 55 und 68).

6) Die Annahme eines Lootsen hängt, soweit dieselbe nicht nach dem Gesetze des betreffenden Gewässers geboten ist, von dem Ermessen des Schiffers ab. Der Schiffer würde sich aber verantwortlich machen, wenn er die Zuziehung eines Lootsen in einem Lootsfahrwasser, d. h. in einem solchen, wo die Annahme eines Lootsen gewöhnlich erfolgt oder durch die Vorsicht erheischt wird, unterläßt, falls nicht er oder eine andere zuverlässige Person der Schiffsbesatzung hinlänglich über die besonderen Verhältnisse des Fahrwassers unterrichtet ist. [1]) Der Schiffer, welcher einen Lootsen annimmt, hat demselben die erforderlichen Mittheilungen über den Tiefgang des Schiffes, dessen Manövrirfähigkeit und die sonst in Betracht kommenden Verhältnisse zu machen. [2])

Im übrigen s. über das Verhältniß zwischen Schiffer und Lootsen § 55, V.

II. Auch nach einer Strandung liegt dem Schiffer die Anordnung aller Maßregeln ob, welche zur Wiederabbringung des Schiffes, zur Rettung des an Bord befindlichen Personals und zur Bergung der Ladung vorzunehmen sind. [3]) In Betreff seiner Stellung in Strandungsfällen den Bergern und dem Strandvogt gegenüber s. § 63, IV.

---

[1]) Erk. des R. O. H. G. vom 12. November 1873 (Entsch. Bd. 11 S. 330 ff). S. auch die Erk. des O. S. A. vom 23. Mai 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 503), des S. A. zu Bremerhaven vom 20. November und vom 28. Dezember 1878 (Bd. 1 S. 189 und 228) und des S. A. zu Emden vom 21. Januar und vom 2. Oktober 1880 (Bd. 2 S. 75 und 661).

[2]) In älteren Seerechten war dies bei Strafe vorgeschrieben. S. z. B. Ordonnance de la Marine von 1681, Liv. IV. Tit. III. Art. 11 und Valin, Anmerk. dazu (Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine, Bd. 2 S. 499); Surland, Grundsätze des europäischen Seerechts, § 102.

[3]) Nach der Auffassung des S. A. zu Hamburg in dem Erk. vom 14. März 1882 (Entsch. Bd. 3 S. 720 ff.) hört die Verantwortlichkeit des Schiffers auf, soweit die Vertreter der betheiligten Versicherer die Leitung der Bergungsarbeiten übernommen haben; es wird hier ausgeführt: „Bei Beurtheilung des vorstehenden Sachverhaltes war zunächst davon auszugehen, daß dem Führer des Schiffes, Schiffer L. eine Verantwortung für den Mißerfolg der am Schiffe vorgenommenen Bergungsarbeiten nach Lage der Sache nicht beigemessen werden kann. Schiffer L. hat in dieser Beziehung mit Recht geltend gemacht, daß, nachdem die Versicherer durch ihren Vertreter die Leitung der Bergungsarbeiten für ihre Rechnung über-

Der Schiffer handelt pflichtwidrig, wenn er nach einer Strandung oder nach einem sonstigen Seeunfalle das Schiff aufgiebt und verläßt, falls noch Aussicht auf dessen Erhaltung vorhanden ist und beziehungsweise falls nicht etwa eine dringende Gefahr für das Leben der Besatzung vorliegt. [1])

III. Die Entscheidung darüber, ob in dem Falle eines von Seeräubern gegen das Schiff unternommenen Angriffes eine Vertheidigung stattfinden soll, hängt in Ermangelung positiver Vorschriften, wie solche die älteren Seerechte enthielten, [2]) lediglich vom Schiffer ab. Es erscheint aber in der Natur seiner Verantwortlichkeit begründet, daß er die Pflicht hat, den Angriff zurückzuweisen, sofern er nach Lage der Verhältnisse auf Erfolg rechnen kann, und zwar um so mehr, als es der Mannschaft zur Pflicht gemacht ist, in derartigen Fällen alle befohlene Hülfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung unweigerlich zu leisten. [3])

Dem bei einer solchen Vertheidigung beschädigten Schiffer beziehungsweise den Erben des bei der Vertheidigung des Schiffes getödteten Schiffers steht gegen den Rheder ein Anspruch auf eine angemessene, erforderlichenfalls durch den Richter zu bestimmende Belohnung neben den sonstigen Gebührnissen in Erkrankungs- und Verwundungs- beziehungsweise Todesfällen zu. [4])

---

nommen hatten, er sich einer selbstständigen Thätigkeit habe enthalten müssen und daß, wenn er auch noch an der Strandungsstelle verblieben und bei den Bergungsarbeiten mit thätig gewesen sei, er dabei doch nur nach Anweisung der Assekuranzbevollmächtigten habe handeln können. Diese Auffassung des Schiffers ist auch von dem vom Seeamte gleichfalls zeugeneidlich vernommenen Sekretär des Vereines Hamburger Assekuradeure, als der unter den Betheiligten obwaltenden Anschauung entsprechend, bestätigt worden. Es ist damit der zweite Unfall, welcher letztere erst den Verlust des Schiffes herbeiführte, für die Frage nach einem etwaigen Verschulden des Schiffers an dem Schicksale seines Schiffes von vornherein auszuscheiden." Das Schiff war bei den unter Leitung der Versicherungs-Bevollmächtigten unternommenen Bergungsversuchen gekentert und demnächst als total verloren aufgegeben worden. — Diese Auffassung des S. A. erscheint den allgemeinen Grundsätzen über die Verantwortlichkeit des Schiffers, der selbst durch Anweisung des Rheders von der Haftung nicht frei wird (H. G. B. Art. 478, 479), gegenüber keinesweges unbedenklich.

[1]) Ueber einen solchen Fall s. die Ausführungen in dem Erk. des S. A. zu Brake vom 29. September 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 447 bis 449).

[2]) Z. B. das Rev. Hanseatische Seerecht von 1614, Art. 12.

[3]) Perels a. a. O. § 17, IV. — In Betreff der bezüglichen Verpflichtung der Schiffsmannschaft s. § 28, III.

[4]) H. G. B. Art. 523, 524.

§ 21.
Das Schiffsjournal.

I. Die Vorschrift des Handelsgesetzbuches, daß auf jedem Schiffe ein Journal geführt werden muß, in welches für jede Reise alle erheblichen Begebenheiten, seit mit dem Einnehmen der Ladung oder des Ballastes begonnen ist, einzutragen sind,[1]) greift schon insofern über das Gebiet des Seehandelsrechts hinaus, als die weitere spezielle Vorschrift über diejenigen Begebenheiten, welche unter allen Umständen einzutragen sind,[2]) auch solche aufführt, die privatrechtliche Verhältnisse gar nicht oder doch nicht ausschließlich berühren.[3]) Ungeachtet des obligatorischen Charakters der Vorschrift über die Journalführung enthält das heutige deutsche Seerecht eine generelle Strafandrohung für den Fall ihrer Nichtbefolgung, wie solche in älteren Seerechten deutscher Staaten Aufnahme gefunden hatte,[4]) nicht. Da jedoch einige der jetzt geltenden Reichsgesetze gewisse Eintragungen unter Strafandrohung anordnen, nämlich die Seemannsordnung[5]) und das Gesetz über die Beurkundung des Personenstandes vom 6. Februar 1875,[6]) so kann dadurch der Mangel als ersetzt erachtet werden.

Eine Vorschrift über den Zeitpunkt, bis zu welchem das Journal zu führen, ist nicht getroffen; man hat mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welche eine solche Festsetzung wegen der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse und Interessen, hinsichtlich deren die Journalführung nothwendig ist, von einer Bestimmung dieses Zeitpunktes Abstand genommen. Lewis erklärt: „Als Regel ist anzunehmen, daß das Journal zu schließen ist, wenn das aus dem Heimathshafen ausgegangene Schiff in diesen wieder zurückgekehrt und entweder die Ladung, wenn es Rückfracht hatte, oder den Ballast gelöscht hatte. Dasselbe ist zu sagen, wenn das Schiff in der Fremde sich

1) H. G. B. Art. 486. — Die Ausnahmen s. unter VII.

2) Art. 487.

3) S. auch Erk. des O. H. G. vom 11. September 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 617).

4) So im Pr. A. L. R. Th. II. Tit. 8 § 1512: „Ist das Tagebuch nicht gehalten, oder nicht gehörig fortgeführt worden, so sollen der Schiffer und Steuermann, außer der Verhaftung für allen daraus entstehenden Schaden, wenn der Fehler aus bloßer Nachlässigkeit entstanden ist, den vierten Theil der verdienten Heuer zur Strafe entrichten, bei ausgemitteltem bösen Vorsatze aber als Verfälscher bestraft werden." Die Vorschrift ist durch Art. 60 des preuß. Einführungs-G. zum H. G. B. außer Kraft gesetzt.

5) § 99 Nr. 4.

6) § 68, Absatz 2.

Frachten sucht und Jahre lang zwischen fremden Häfen hin und her fährt, ohne in die Heimath zurückzukehren. Hier gelten mit Rücksicht auf die Journalführung die Fahrten des Schiffes von der Ausreise bis zur Rückkehr in den Heimathshafen als eine Reise, wenn nicht besondere Umstände, wie z. B. Jahre langes Stillliegen in einem fremden Hafen, die Reise früher endigen lassen." [1])

II. Das Journal, auch Tagebuch[2]) oder Logbuch[3]) genannt, soll ein laufendes Bild der ganzen Reise geben und hauptsächlich dienen:

a. zur Lieferung von Material für eine sachgemäße Navigirung;[4])
b. zur Kontrole des Schiffers beziehungsweise des Steuermanns;
c. für die Beurkundung wichtiger Begebenheiten;
d. nach einem Seeunfall, in Verbindung mit der Verklarung, zur Entlastung des Schiffers.

Die Bedeutung des Journals tritt nicht sowohl in privatrechtlicher Hinsicht hervor, als auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts,[5]) hier namentlich in Rücksicht auf verschiedene Bestimmungen der Seemannsordnung und auf die Beurtheilung des Verhaltens des Schiffers in dem seeamtlichen Untersuchungsverfahren. Mit Recht haben vielfach die Seeämter bei Erörterung der Frage über die Zuverlässigkeit eines Schiffers oder Steuer-

---

[1]) Lewis, Note 2 zu Art. 486 H. G. B. (S. 88). S. auch Poels I, S. 168. — In Betreff der Erhaltung des Journals führt das O. S. A. in dem Erk. vom 11. September 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 616, 617) aus: „Das H. G. B. Art. 486 bestimmt: Auf jedem Schiffe muß ein Journal geführt werden, in welches für jede Reise alle erheblichen Begebenheiten — — — einzutragen sind. Hiernach darf nicht für jede einzelne Reise des Schiffes ein besonderes Journal geführt werden, so daß bei Beginn einer neuen Reise über die auf frühere Reisen bezüglichen Aufzeichnungen von dem Schiffer beliebig verfügt werden könnte, sondern die Eintragungen über sämmtliche Reisen eines Schiffes bilden erst in ihrer Gesammtheit das Journal desselben, und dies Journal ist in seiner Vollständigkeit zu erhalten, so lange das Schiff existirt. Dies ist um so nothwendiger, als das Journal nicht etwa nur im Interesse von Privaten geführt wird, sondern zugleich zur Beurkundung von Thatsachen bestimmt ist, welche für Verhältnisse des öffentlichen Rechts von Wichtigkeit sind."

[2]) Z. B. in dem Gesetz über die Beurkundung des Personenstandes ꝛc. vom 6. Februar 1875, §§ 61 und 64.

[3]) Diese Bezeichnung ist die offizielle in der Kaiserlichen Marine.

[4]) S. Erk. des O. S. A. vom 27. April 1882 (Entsch. Bd 4 S. 64).

[5]) Auch für Verhältnisse des internationalen Seerechts ist das Journal von großer Bedeutung, insbesondere bei der Visitation der Schiffe in Kriegszeiten. S. Perels a. a. O. § 54, V.

mannes die Art der Journalführung, die Kontrole über dieselbe, sowie die Fürsorge für das Journal überhaupt in wesentliche Rücksicht gezogen und sich zum Theil mit davon bei der Entscheidung über die Patententziehung leiten lassen.[1]) Als eine ernste Pflicht des Schiffers hat man es namentlich auch mit Fug

[1]) In diesem Sinne führt u. a. das O. S. A. in dem Erk. vom 22. März 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 299) aus: „Schiffer K. aber würde die Sicherheit der Seefahrt gefährden, wenn ihm gestattet bliebe, nach Verlust der Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes fernerhin als Steuermann zu fungiren. Es ist ihm deshalb auch die Ausübung des Steuermannsgewerbes zu untersagen. Diese Untersagung erscheint um so mehr geboten, als K. noch einen Mangel an den für den Beruf eines Steuermannes erforderlichen Eigenschaften gezeigt hat, welcher zwar mit der Strandung des „Wilhelm Schmidt" nicht in einem ursachlichen Zusammenhang steht, welcher aber beweist, daß er sich der Pflichten eines Steuermannes bisher wenig bewußt gewesen ist. Das Schiffsjournal hat nach dem H. G. B. Art. 486 zunächst der Steuermann zu führen; dieser hat nach Art. 488 dafür zu sorgen, daß das Journal in der Form unverdächtig ist, und nach Art. 487 es zu unterschreiben. Auf der letzten Reise des „Wilhelm Schmidt" hat nicht der Steuermann, sondern K. das Journal geführt; er hat es aber nicht unterschrieben und nachträglich Aenderungen in den Eintragungen vorgenommen, welche die Glaubhaftigkeit des Journals verdächtigen." Ferner in dem Erk. vom 22. Juni 1881 (Bd. 3 Seite 399): „Hätte die Untersuchung des Seeunfalles nicht bereits gezeigt, wie wenig glaubwürdig die Aussagen des B. sind, so würde die Art und Weise, wie er mit dem Schiffsjournal umgegangen ist, allein schon dazu berechtigen, wohlbegründete Zweifel in seine Zuverlässigkeit und Gewissenhaftigkeit zu setzen. Die Eintragungen der am Morgen des Unfalles gesteuerten Kurse sind ganz unverständlich; es sind nachträglich Korrekturen an denselben und an der einzigen im Journal vermerkten Abstandsangabe gemacht, die nur den Zweck haben können, den Thatbestand zu verdunkeln. Das Journal ist von B. geführt; er hat zuerst geleugnet, daß er überhaupt Aenderungen im Journal vorgenommen, dann aber in der Gegenerklärung zugestanden, daß die Korrekturen von seiner Hand herstammen, daß sie sich jedoch nur auf Schreibfehler beziehen, die er, ermüdet von der Aufregung der Tagesarbeit, am Abend nach der Strandung zufällig gemacht haben will. Alles dieses, sowie das ganze Auftreten des B. und sein Verhalten während der seeamtlichen Untersuchung hat dazu beigetragen, ihn für eine Vertrauensstellung, wie die eines Schiffers oder Steuermannes es ist, nicht geeignet erscheinen zu lassen." S. auch Erk. des S. A. zu Hamburg vom 1. März 1881 und des O. S. A. vom 3. Mai 1881 (Bd. 3 S. 352 und 356), ferner des S. A. zu Königsberg vom 8. Januar 1883 (Bd. 4 S. 558, 562, 563). — In Betreff der Beaufsichtigung über die Journalführung heißt es in dem Erk. des O. S. A. vom 20. Oktober 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 714): „Der Schiffer hatte nach dem H. G. B Art. 486, 487 die Journalführung des Steuermannes zu beaufsichtigen und dafür zu sorgen, daß sie ordnungsmäßig erfolgte. Dieser Pflicht ist er eingestandenermaßen nicht nachgekommen; hätte er dieselbe in vollem Umfange erfüllt, so hätten ihm die vorgekommenen Unregelmäßigkeiten und die Fehler in der Besteckrechnung nicht entgehen

erachtet, daß er bei dem Verluste des Schiffes, wenn irgend thunlich, das Journal (ebenso wie die übrigen Schiffspapiere) birgt und für dessen sichere Bewahrung Sorge trägt. Die Unterlassung der Fürsorge für die Sicherung des Journals, soweit solche möglich war, ist leicht geeignet, den Verdacht aufkommen zu lassen, als läge das Abhandenkommen des Journals im Interesse des Schiffers.[1])

---

können. Wenn auch die Journalführung auf die schließlich erfolgte Strandung ohne Einfluß geblieben ist, so ist doch die in dieser Beziehung hervorgetretene Pflichtversäumniß immerhin so weit in Betracht zu ziehen, als aus ihr auf die gesammten Charaktereigenschaften und Fähigkeiten des Schiffers zu schließen ist; denn der Schiffer hat auch hierbei gezeigt, daß es ihm an derjenigen Pflichttreue mangelt, welche von einem ordentlichen Schiffer verlangt werden muß." Ferner in dem Erk. des O. S. A. vom 22. Februar 1881 (Bd. 3 S. 178): „Gegen den Schiffer K. ist der Vorwurf zu erheben, daß er es an der ihm obliegenden Aufsicht über die ihm untergebene Mannschaft hat fehlen lassen. Das Journal der „Elise" ist auf der letzten Reise von dem Steuermann S. in einer Weise geführt, wie sie fahrlässiger und unordentlicher nicht gedacht werden kann. K. hat sich eingestandenermaßen um die Journalführung gar nicht gekümmert, sondern dieselbe lediglich dem Steuermann überlassen, welcher seine Fahrlässigkeit schließlich noch dadurch besonders dargethan hat, daß er das Journal, obgleich er von dem Schiffer an die Mitnahme erinnert war, beim Verlassen des Schiffes an Bord zurückgelassen hat. Durch die Unterlassung dieser Aufsicht über die Thätigkeit des Steuermannes hat der Schiffer gegen Artikel 486 des H. G. B. gefehlt."

[1]) Mit Bezug auf die Pflicht zur Bergung des Journals führt das O. S. A. in dem Erk. vom 13. Dezember 1878 (Entsch. Bd. 1 S. 215, 216) aus: „Das Schiffsjournal ist ein wichtiges Beweismittel für die Feststellung der Begebenheiten, welche sich während der Reisen eines Schiffes ereignet haben (H. G. B. Art. 486 bis 488); für manche Fälle ist es durch andere Beweismittel überhaupt nicht zu ersetzen. Es ist zur Beurkundung nicht nur für Ereignisse, welche das Schiff und die darauf befindlichen Personen und Güter betroffen haben, sondern auch für Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft bestimmt (S. O. §§ 34, 46, 47, 57, 77, 80, 85). Deshalb legt die Str. O. § 11 besonderen Nachdruck darauf, daß bei einem Unfalle das Journal alsbald in Sicherheit gebracht werde, indem sie den Strandvogt verpflichtet, im Falle der Bergung „zunächst die Schiffs- und Ladungspapiere, insbesondere das Schiffsjournal an sich zu nehmen, das letztere so bald als möglich mit dem Datum und seiner Unterschrift abzuschließen und demnächst sämmtliche Papiere dem Schiffer zurückzugeben." Für den Schiffer ergiebt sich daraus die Verpflichtung, alles aufzubieten, damit bei einem Seeunfalle das Journal gerettet werde. Der Schiffer ist dieser Pflicht nicht nachgekommen. Sein Einwand, daß das Journal in Folge Strandung durchnäßt und theilweise zerrissen gewesen, ist nicht geeignet, sein Verhalten zu rechtfertigen; denn er hat nicht einmal behauptet, daß das Journal dadurch in allen Theilen vollständig unlesbar geworden sei. Selbst wenn aber letzteres wirklich der Fall gewesen wäre, so hätte ihm ob-

III. Da das Journal mit zur Kontrole des Schiffers dienen soll, so wird es in der Regel vom Steuermann geführt; in Verhinderung des letzteren oder wenn überhaupt kein Steuermann an Bord ist, hat es der Schiffer selbst zu führen oder von einem geeigneten Schiffsmann führen zu lassen. Die Aufsicht liegt aber in allen Fällen dem Schiffer ob.[1] Zu unterschreiben ist das Journal vom Schiffer und Steuermann,[2] beziehungsweise vom Schiffer allein oder von ihm und dem von ihm mit der Führung beauftragten Schiffsmann. Die Vollziehung durch Unterschrift erfolgt usancemäßig erst nach Beendigung der Reise.

Glaubt der Schiffer die Richtigkeit einer von dem Steuermann oder von dem betreffenden Schiffsmann vorgenommenen Eintragung nicht anerkennen zu dürfen, so wird er einen entsprechenden erläuternden Vermerk in das Journal aufzunehmen haben.

Ueberhaupt kann es, auch wenn der Steuermann nicht an der Journalführung verhindert ist, nicht für unzulässig erachtet werden, wenn der Schiffer unter Umständen selbst Eintragungen vornimmt. Für gewisse Vorkommnisse ist das sogar gesetzlich vorgeschrieben.[3])

Die Eintragungen sollen, soweit es die Umstände nicht hindern, täglich erfolgen.[4]) Eintragungen, welche dieser Regel zuwider ohne hinreichenden Grund verspätet vorgenommen sind, beeinträchtigen die Glaubwürdigkeit des Journals.[5])

---

gelegen, die Ueberreste des Journals einer Behörde zu übergeben, um durch diese feststellen zu lassen, daß das Journal für seinen Zweck, als Beweismittel zu dienen, nicht weiter verwendbar war." S. auch das Erk. des O. S. A. vom 10. Dezember 1881 (Bd. 3 S. 574); ferner des S. A. zu Stettin vom 25. Januar 1879, zu Bremerhaven vom 12. Februar 1879, zu Rostock vom 12. Februar 1879 (Bd. 1 S. 315, 354 bezw. 381, 382), zu Hamburg vom 15. Januar 1881 (Bd. 3 S. 34); ferner des S. A. zu Rostock vom 4. April 1882 (Bd. 4 S. 33), in welchem das Zurücklassen des Journals mit Rücksicht auf das nothwendig gewesene schleunige Verlassen des gestrandeten Fahrzeuges für entschuldigt erachtet wird; ebenso des S. A. zu Emden vom 6. Mai 1882 (Bd. 4 S. 139). Ferner Erk. des S. A. zu Emden vom 2. Dezember 1882 (Bd. 4 S. 453) und des S. A. zu Stettin vom 15. November 1882 (das. S. 478).

1) H. G. B. Art. 486.

2) Daselbst Art. 487.

3) So in der S. O. §§ 34, 46, 85; auch § 99 Nr. 4 in Verbindung mit §§ 77 und 80. Ferner in dem G. über die Beurkundung des Personenstandes 2c. vom 6. Februar 1875, §§ 61 ff. S. auch Erk. des O. S. A. vom 21. März 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 443).

4) H. G. B. Art. 487.

5) S. die Kritik in dem Erk. des S. A. zu Brake vom 6. Februar 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 61, 62).

IV. In Betreff der Beweiskraft des Journals stellt das Handelsgesetzbuch die Regel auf:[1]) Das Journal, wenn es ordnungsmäßig geführt und in der Form unverdächtig ist, liefert für die Begebenheiten der Reise, soweit darüber weder eine Verklarung erforderlich, noch die Beibringung anderer Beläge gebräuchlich ist, in der Regel einen unvollständigen Beweis, welcher durch den Eid oder andere Beweismittel ergänzt werden kann. Jedoch hat der Richter nach seinem durch die Erwägung aller Umstände geleiteten Ermessen zu entscheiden, ob dem Inhalt des Journals ein größeres oder geringeres Maß der Beweiskraft beizulegen sei.

Diese durch das Einführungsgesetz zur Civilprozeßordnung[2]) beseitigte Vorschrift hatte schon ihrer Fassung nach von jeher nur eine, und zwar wenig eingreifende, civilrechtliche Bedeutung.

Soweit im öffentlichen Recht die Würdigung der Beweiskraft des Journals erforderlich ist, wird die Beurtheilung hauptsächlich von der Art seiner Führung und der Uebereinstimmung der darin enthaltenen Eintragungen unter einander und mit den anderweit ermittelten Thatumständen abhängig sein. Spätere Abänderungen, Durchstreichungen und Einschaltungen sind geeignet, die Glaubwürdigkeit des Journals zu beeinträchtigen. Solche Journale, in denen Rasuren vorgenommen oder aus denen gar einzelne Blätter entfernt sind, erscheinen unter allen Umständen verdächtig.[3])

V. Eine reichsgesetzliche Vorschrift über die Form der Journale giebt es nicht; auch die Paginirung ist nicht vorgeschrieben. Da auch partikularrechtlich keine verbindlichen Vorschriften darüber erlassen sind, so hängt die Einrichtung und Form der Bücher von den an den einzelnen Seeplätzen bestehenden Gebräuchen ab.[4]) Es sind aber in neuester Zeit in den Bundesseestaaten, mit Ausnahme Mecklenburg-Schwerins, übereinstimmende amtliche Empfehlungen eines auf Veranlassung des Reichskanzlers von der Technischen Reichskommission für Seeschifffahrt entworfenen Formulars erlassen worden, welches bei möglichst einfacher Einrichtung für die unbedingt auf allen Schiffen gebotenen Eintragungen ausreicht. Den Formu-

---

[1]) H. G. B. Art 488.

[2]) § 13 Nr. 2 des Einführungs-G. zur C. P. O.

[3]) S. auch das Erk. des O. S. A. vom 24. Januar 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 283, 284).

[4]) Die seiner Zeit im D. N. V. gegebene Anregung auf Einführung eines Normal-Schiffsjournals für die deutsche Handelsmarine fand in den betheiligten Kreisen keine erhebliche Unterstützung. S. die Verhandlungen des D. N. V., Jahrg. 1880, S. 18 bis 24.

laren sind kurzgefaßte Regeln für die Journalführung und die Anweisung zur Beurkundung von Geburten und Sterbefällen auf Seeschiffen während der Reise vorgedruckt. In dem Formular sind die einzelnen Blattseiten nicht, wie früher üblich gewesen, für einen astronomischen Tag von Mittag zu Mittag, sondern für einen bürgerlichen Tag von Mitternacht zu Mitternacht bestimmt. Diese Einrichtung, wie sie in der Kaiserlichen Marine bereits früher bestand, ist von der Technischen Kommission in Vorschlag gebracht worden, weil sie sich der allgemeinen bürgerlichen Zeit anschließt, weil ferner Sterbefälle und Geburten nach bürgerlicher Zeit in das Journal eingetragen werden müssen und weil auch in den Häfen die Journalführung nach bürgerlicher Zeit üblich ist.

VI. In das Journal sind einzutragen: [1])

a. von Tag zu Tag: [2])
   1) die Beschaffenheit von Wind und Wetter;
   2) die von dem Schiffe gehaltenen Kurse und zurückgelegten Distanzen;
   3) die ermittelte Breite und Länge;
   4) der Wasserstand bei den Pumpen; [3])

b. an den bezüglichen Tagen:
   5) die durch das Loth ermittelte Wassertiefe; [4])
   6) jedes Annehmen eines Lootsen, sowie die Zeit seiner Ankunft und seines Abganges;
   7) die im Schiffsrathe gefaßten Beschlüsse;
   8) alle Unfälle, welche dem Schiffe und der Ladung zustoßen, und die Beschreibung derselben;
   9) die Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung; [5])

---

[1]) Die Verpflichtung zu den Eintragungen, soweit sie nicht auf den besonders angeführten Gesetzen beruht, ergiebt sich aus Art. 487 H. G. B.

[2]) Ein Tag in diesem Sinne ist nicht ein Zeitraum von 24 Stunden, dessen Anfangspunkt in jedem einzelnen Falle erst durch ein gewisses Ereigniß bestimmt wird, sondern der von Mitternacht zu Mitternacht laufende Kalendertag. S. auch Erk. des O. S. A. vom 4. April 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 591, 592) und Lewis, Note 3 zu Art. 834 H. G. B.

[3]) Der Vermerk „Pumpen lens" kann, wenn das Schiff nur in gewöhnlichem Maße Wasser macht, für genügend erachtet werden. Erk. des S. A. zu Rostock vom 3. Juli 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 510).

[4]) Den Eintragungen der nautischen Verhältnisse (Ziffer 1 bis 5) wird in der Regel das Notizbuch (Kladde) zu Grunde gelegt, welches die Steuerleute zu deren Aufzeichnung von Wache zu Wache zu führen pflegen.

[5]) Ein Verzeichniß der Schiffsbesatzung gehört nicht in das Journal, sondern in die Musterrolle. S. auch Erk. des O. S. A. vom 21. März 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 444).

10) die erfolgte Herabsetzung eines zu seiner Funktion untauglichen Schiffsmannes im Range;[1])

11) Aenderungen der Speiserolle bei ungewöhnlich langer Dauer der Reise oder wegen eingetretener Unfälle;[2])

12) die Entlassung des Schiffsmannes vor Ablauf der Dienstzeit in gewissen Fällen;[3])

13) die Anordnungen des Schiffers wegen Beseitigung beziehungsweise Beschlagnahme von Gegenständen, welche Schiffsleute unbefugterweise an Bord gebracht haben;[4])

14) die an Bord begangenen strafbaren Handlungen, insbesondere auch die gröblichen Dienstpflichtverletzungen der Schiffsleute;[5])

15) die verhängten Disziplinarstrafen und beziehungsweise die getroffenen disziplinarischen Maßregeln;[6])

16) die an Bord vorgekommenen Geburts- und Sterbefälle.[7])

Die Unterlassung der Eintragungen zu 13, 15 und 16 zieht Strafverfolgung nach sich.[8])

Ferner dient das Journal für gewisse amtliche Eintragungen; insbesondere hat, wenn seitens der Schiffsmannschaft Beschwerde darüber erhoben ist, daß das Schiff, für welches sie angemustert sind, nicht seetüchtig ist oder daß die Proviantvorräthe ungenügend oder verdorben sind, das Seemannsamt nach stattgehabter Untersuchung das Ergebniß derselben in das Journal einzutragen. (S. § 10, II.)

Endlich ist für den Fall der Anhaltung und Untersuchung von Handelsschiffen durch Kreuzer während eines Seekrieges die Eintragung eines Vermerkes über die stattgehabte Prüfung der Schiffspapiere beziehungsweise

---

[1]) S. O. § 34.

[2]) S. O. § 46.

[3]) S. O. § 57, Ziffer 2, 3 und 4.

[4]) S. O. §§ 75 bis 77. — Läßt der Schiffer Güter, welche von anderen Personen an Bord gebracht sind und welche das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, auf Grund der ihm in den Art. 564 und 565 H. G. B. ertheilten Befugnisse über Bord werfen, so wird sich gleichfalls eine Eintragung darüber in das Journal empfehlen.

[5]) S. O. §§ 84, 85.

[6]) S. O. §§ 79, 80.

[7]) G. über die Beurkundung des Personenstandes ꝛc. vom 6. Februar 1875, §§ 61 ff.

[8]) S. O. § 99 Nr. 4 und G. vom 6. Februar 1875, § 63.

über das Ergebniß der vorgenommenen Durchsuchung, sowie über gewisse dem Schiffer gemachte Eröffnungen seitens des Befehlshabers des Kreuzers theils vorgeschrieben, theils üblich oder wenigstens empfehlenswerth.[1])

VII. Durch Landesgesetz kann bestimmt werden, daß auf kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern u. dgl.) die Führung eines Journals nicht erforderlich sei.[2])

Hierzu kommen folgende Vorschriften der Einführungsgesetze für die einzelnen Bundesseestaaten in Betracht:

a. Für Preußen.

Für die älteren preußischen Provinzen ist es Königlicher Verordnung vorbehalten, zu bestimmen, auf welchen kleineren Fahrzeugen die Führung eines Journals nicht erforderlich sein soll.[3]) Eine solche Verordnung ist bisher nicht erlassen.

Für kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer, Leichterschiffe u. s. w.) hannoverscher Rhederei, welche zur Seefahrt zwischen Tönning bis Harlingen einschließlich benutzt werden, bedarf es für Reisen auf dieser Strecke der Journalführung nach Maßgabe der obengedachten Vorschriften nicht. Es ist aber auch auf diesen Schiffen ein Journal zu führen, in welches von Tag zu Tag die Beschaffenheit von Wind und Wetter und der Wasserstand bei den Pumpen, soweit thunlich, täglich außerdem ohne Verzug alle Unfälle einzutragen sind, welche dem Schiffe und der Ladung zustoßen.[4])

Auf kleineren Fahrzeugen schleswig-holsteinischer Rhederei ist zwar die Führung des Journals erforderlich, bei kurzen Küstenfahrten derselben bedarf es jedoch nur der Eintragungen, wie vorangegeben bei hannoverschen Fahrzeugen.[5])

---

1) S. Perels a. a. O. § 54, VII und § 51, III. Insbesondere soll, wenn ein neutrales Schiff, von welchem anzunehmen, daß es von dem Bestehen einer Blockade keine Kenntniß hatte, im Begriffe ist, die Blockadelinie zu passiren, dasselbe nicht aufgebracht, sondern zurückgewiesen und zur Aenderung seines Kurses veranlaßt werden, nachdem der Befehlshaber des Kreuzers den Schiffer von der Blockade in Kenntniß gesetzt und einen entsprechenden Vermerk auf den Schiffspapieren, insbesondere auf den Nationalitätsurkunden sowie im Journale des Schiffes eingetragen hat. (Preuß. Prisen-Reglement vom 20. Juni 1864, § 24.)

2) H. G. B. Art. 489.

3) E. G. vom 24. Juni 1861, Art. 55.

4) Hannoversches E. G. vom 5. Oktober 1864, § 34.

5) E. V. vom 5. Juli 1867, § 68.

b. Für Mecklenburg-Schwerin.

Küstenfahrer sind zu der Führung eines Journals nur dann verbunden, wenn sie, mit einem Deck versehen, eine Ladung Kaufmannswaaren von einem Seehafen zu dem anderen führen.[1]

c. Für Oldenburg.

Es gilt dieselbe Vorschrift wie für hannoversche kleinere Fahrzeuge.[2]

d. Für Bremen.

Ebenso.[3]

e. Für Hamburg.

Auf kleineren Fahrzeugen ist für kurze Küstenfahrten die Führung eines Journals nicht erforderlich.[4]

§ 22.

Ablegung der Verklarung.

I. Der Schiffer hat über alle Unfälle, welche sich während der Reise ereignen, sie mögen den Verlust oder die Beschädigung des Schiffes oder der Ladung, das Einlaufen in einen Nothhafen oder einen sonstigen Nachtheil zur Folge haben, mit Zuziehung aller Personen der Schiffsbesatzung oder einer genügenden Anzahl derselben eine Verklarung abzulegen.

Die Verklarung ist ohne Verzug zu bewirken und zwar:

im Bestimmungshafen oder bei mehreren Bestimmungshäfen in demjenigen, welchen das Schiff nach dem Unfalle zuerst erreicht;

im Nothhafen, sofern in diesem reparirt oder gelöscht wird;

am ersten geeigneten Orte, wenn die Reise endet, ohne daß der Bestimmungshafen erreicht wird.

Ist der Schiffer gestorben oder außer Stande, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, so ist hierzu der im Range nächste Schiffsoffizier (s. § 24) berechtigt und verpflichtet.

Die Verklarung muß einen Bericht über die erheblichen Begebenheiten der Reise, namentlich eine vollständige und deutliche Erzählung der erlittenen

---

[1]) E. V. vom 28. Dezember 1863, § 57.
[2]) E. G. vom 18. April 1864, Art. 29.
[3]) E. V. vom 6. Juni 1864, § 41.
[4]) E. G. vom 22. Dezember 1865, § 47.

Unfälle, unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachtheile angewendeten Mittel, enthalten.

Die Verklarung muß im Inlande, unter Vorlegung des Journals und eines Verzeichnisses aller Personen der Schiffsbesatzung, bei dem zuständigen Gerichte angemeldet werden. Das Gericht hat nach Eingang der Anmeldung sobald als thunlich die Verklarung aufzunehmen. Der dazu anberaumte Termin wird in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht, insofern die Umstände einen solchen Aufenthalt gestatten. Die Interessenten von Schiff und Ladung, sowie die etwa sonst bei dem Unfalle Betheiligten[1]) sind berechtigt, selbst oder durch Vertreter der Ablegung der Verklarung beizuwohnen. Sie haben die Befugniß, auf die Klarstellung des Falles abzielende Fragen durch den Richter an den Schiffer oder dessen Leute richten zu lassen. Die Verklarung geschieht auf Grundlage des Journals. Kann das geführte Journal nicht beigebracht werden oder ist ein Journal nicht geführt, so ist der Grund hiervon anzugeben. Der Richter ist befugt, außer den von dem Schiffer gestellten noch andere Personen der Schiffsbesatzung, deren Abhörung er angemessen findet, zu vernehmen. Er kann zum Zwecke besserer Aufklärung dem Schiffer sowohl als jeder anderen Person der Schiffsbesatzung geeignete Fragen zur Beantwortung vorlegen. Der Schiffer und die zugezogenen übrigen Personen der Schiffsbesatzung haben ihre Aussagen zu beschwören. Die über die Verklarung aufgenommene Verhandlung ist in Urschrift aufzubewahren und jedem Betheiligten auf Verlangen beglaubigte Abschrift zu ertheilen.[2])

Im Auslande erfolgt die Ablegung der Verklarung entweder vor dem Konsul[3]) in derselben Weise, wie im Inlande vor Gericht, oder bei der an dem betreffenden Platze zu ihrer Aufnahme zuständigen Behörde nach dem daselbst geltenden Recht.

II. Für das öffentliche Recht ist die Verklarung insofern von Bedeutung, als dieselbe die Darlegung des Unfalles durch den Schiffer, unter Mitwirkung der Schiffsleute, enthält und daher, wenn auf Grund eines solchen Unfalles ein seeamtliches oder ein Strafverfahren angeordnet ist, niemals wird außer Betracht bleiben können. In dem einen wie in dem anderen Verfahren hängt es jedoch lediglich von dem freien, das gesammte Beweismaterial würdigenden Ermessen der Spruchbehörde ab, welches

---

[1]) Hülfsleute, Berger, Lootsen, Angesegelte 2c.

[2]) H. G. B. Art. 490 bis 493; auch 526.

[3]) K. G. § 36 und K. J. zu § 36.

Gewicht dieselbe auf die Verklarung legen will.[1]) Die im Handelsgesetzbuche[2]) aufgestellte Vermuthung für die Richtigkeit der in einer ordnungsmäßig aufgenommenen Verklarung enthaltenen Darstellung hat für die Sphäre des öffentlichen Rechts niemals die geringste Bedeutung gehabt; für das Civilprozeßrecht ist sie mit dem 1. Oktober 1879 außer Kraft getreten.[3])

III. Kapitel.

Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft.

Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 (R. G. Bl. S. 409 bis 432).

§ 23.

Einleitung.

I. Durch die Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 sind die Rechtsverhältnisse der zu den Besatzungen deutscher Kauffahrteischiffe, d. h. derjenigen Kauffahrteischiffe, welche das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen,[4]) gehörigen Schiffsleute einer umfassenden und einheitlichen Regelung unterworfen, wie solche sich durch die im Artikel 54 der Reichsverfassung verkündete Einheitlichkeit der aus den Kauffahrteischiffen aller Bundesstaaten bestehenden Handelsmarine als nothwendig ergab.[5])

Nur die Anwendung einzelner Vorschriften der Seemannsordnung, nämlich derjenigen über Seefahrtsbücher und Musterung, über die Ansprüche der Schiffsleute in Fällen von Erkrankung oder Verwundung beziehungsweise der Hinterbliebenen eines nach Antritt des Dienstes verstorbenen Schiffsmannes, sowie über die Behandlung des an Bord befindlichen Nachlasses eines verstorbenen Schiffsmannes,[6]) auf kleinere Fahrzeuge (Küsten-

---

1) S. auch § 75, VII.

2) H. G. B. Art. 494.

3) E. G. zur C. Pr. O. vom 30. Januar 1877, § 13 Nr. 2.

4) S. O. § 1.

5) Die Anwendung der G. O. auf die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaften auf Seeschiffen war auch vor Emanirung der S. O. ausgeschlossen. G. O. § 6.

6) S. O. §§ 5 bis 23 und 48 bis 52.

fahrer 2c.) kann durch Bestimmung der Landesregierungen im Verordnungswege ausgeschlossen werden.[1])

Mit dem Inkrafttreten der Seemannsordnung, dem 1. März 1873, ist der vierte Titel des fünften Buches des Handelsgesetzbuches „Von der Schiffsmannschaft" außer Kraft getreten.[2]) Derselbe war überwiegend privatrechtlicher Natur, während besondere Gesetze der einzelnen Bundesseestaaten die polizeilichen, disziplinarischen und strafrechtlichen Vorschriften enthielten. Die Seemannsordnung dagegen regelt nicht nur die gesammten Rechtsverhältnisse der Schiffsleute, sondern sie weicht auch in ihren privatrechtlichen Theilen in wesentlichen Punkten von den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches ab.

Da im übrigen die dem öffentlichen Rechte angehörigen Vorschriften des Gesetzes und dessen privatrechtlicher Theil vielfach ineinander greifen, und zwar dergestalt, daß eine scharfe Trennung beider Materien in der That nicht durchführbar ist, so erscheint eine Darstellung der gesammten Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft, unter vorwiegender Berücksichtigung der in das Gebiet des öffentlichen Rechts fallenden, geboten.

II. Während zur Schiffsbesatzung gerechnet werden der Schiffer, die Schiffsmannschaft sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen,[3]) also alle Personen, welche irgend ein Amt oder einen Dienst an Bord desselben dauernd wahrzunehmen haben, begreift die Schiffsmannschaft die gesammte seemännische Besatzung eines Schiffes mit Ausschluß des Schiffers. Schiffsmann ist demgemäß im Sinne des Gesetzes auch jeder Schiffsoffizier (s. § 24) mit Ausnahme des Schiffers.

Gleiche Rechte und Pflichten wie die Schiffsmannschaft haben Personen, welche, ohne zu derselben zu gehören, auf einem Schiffe als Maschinisten, Aufwärter oder in einer anderen Eigenschaft angestellt sind, und zwar ohne Unterschied, ob sie der Schiffer oder der Rheder angenommen hat.[4]) Nach dem Handelsgesetzbuche[5]) konnte bezüglich solcher Angestellten durch Vertrag ein Anderes bestimmt werden. Diese Bestimmung ist nicht aufrechterhalten worden, weil man es für angemessen hielt, dem Schiffer allen zum Schiffs-

[1]) S. O. § 109. — Eine solche Ausschließung für Küstenfahrzeuge im Sinne des § 1 der V., betr. die Prüfung der Seeschiffer 2c., vom 25. September 1869, ist erfolgt durch den Erlaß des Großh. mecklenburgischen Ministeriums des Innern vom 1. März 1873.

[2]) S. O. § 110. [3]) H. G. B. Art. 445. [4]) S. O. § 3. [5]) H. G. B. Art. 554.



dienste berufenen Personen gegenüber eine hervorragende, nach allen Richtungen hin möglichst uneingeschränkte Stellung zu geben.

Die Eintheilung der übrigen Schiffsmannschaft des Seemannsberufes, ausschließlich der Schiffsoffiziere, in Vollmatrosen, Leichtmatrosen und Schiffsjungen kommt in öffentlich-rechtlicher Hinsicht nur insofern in Betracht, als für die Zulassung als Steuermann auf großer Fahrt beziehungsweise zur Steuermannsprüfung der Nachweis einer gewissen Fahrzeit als Vollmatrose erfordert wird (s. § 14, IV). Im übrigen ist die Abstufung von Bedeutung hinsichtlich des Lohnverhältnisses (s. § 29, IV. 2).

Der Lootse gehört nicht zur Schiffsbesatzung (vgl. § 55, II).

III. Die Regelung der Beziehungen zwischen dem Schiffer und der Schiffsmannschaft im Verwaltungswege ist den Seemannsämtern übertragen. Als solche fungiren innerhalb des Reichsgebietes die Musterungsbehörden, im Auslande die Kaiserlichen Konsulate. Die letzteren, als Organe des Auswärtigen Amtes, sind lediglich der Aufsicht des Reiches unterstellt. Die Errichtung der Musterungsbehörden im Inlande dagegen steht den Landesregierungen nach Maßgabe der Landesgesetze zu; aber auch die Geschäftsführung dieser Behörden unterliegt der Oberaufsicht des Reiches.[1])

Die Musterungsbehörden sind theils kollegialisch organisirt, theils, namentlich in den Hansestädten, sind zur Wahrnehmung der Geschäfte einzelne Beamte, die Wasserschouten, berufen. Dieselben sind zunächst Landesbehörden untergeordnet. Die Anlage O enthält das Verzeichniß der innerhalb des Bundesgebietes fungirenden Seemannsämter und der denselben vorgesetzten Landesbehörden.

§ 24.

Schiffsoffiziere.

I. Schiffsoffiziere sind die unter der oberen Leitung des Schiffers mit einer Dienstgewalt über die gesammte Schiffsmannschaft oder über einen Theil derselben betrauten Angestellten der Schiffsbesatzung. Insbesondere sind dazu zu rechnen: Steuerleute aller Chargen, wie Obersteuermann, Steuermann und Untersteuermann, und Ingenieure oder Maschinisten. Außerdem werden auf manchen Schiffen auch der Bootsmann und der Zimmermann als Schiffsoffiziere angesehen.[2]) Hinsichtlich der äußeren

---

[1]) S. O. § 4.

[2]) Nach § 1465 Th. II Tit. 8 Pr. A. L. R. mußten zu einem Schiffsrath zugezogen werden: der Steuermann, der Hochbootsmann und der Zimmermann.

Stellung werden den Schiffsoffizieren gewisse Funktionäre gleichgeachtet, namentlich der Schiffsarzt, der Schiffsprediger, der Proviant- oder Zahlmeister.[1])

II. Wiewohl in der deutschen Gesetzgebung den Schiffsoffizieren besondere Rechte und Pflichten zugewiesen sind, ist doch nirgends bestimmt, welche Personen als solche anzusehen sind. Es ist mithin im Zweifel zu ermitteln, wie nach der, eventuell durch Anhörung Sachverständiger festzustellenden, Praxis oder nach dem Verhältnisse des besonderen Falles der Betreffende anzusehen sein wird. Einen Anhalt bietet nur das Gesetz, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute, vom 27. Dezember 1872, welches außer dem Schiffer, den Steuermann, den Arzt, den Maschinisten und den Maschinisten-Assistenten sowie den Proviant- und Zahlmeister als Funktionäre höheren Ranges den anderen Seeleuten gegenüberstellt. Es lag jedoch, wie die Motive angeben, nicht in der Absicht des Gesetzes, mit dieser Aufzählung eine vollständige Liste derjenigen Funktionäre zu geben, welche als Schiffsoffiziere anzusehen sind, da dieser Begriff „sich einer gleichmäßig auf die Besatzungen aller Schiffsgattungen anwendbaren Definition unbedingt entzieht".[2])

III. Im Handelsgesetzbuche sind die Schiffsoffiziere als solche besonders erwähnt, außer in dem durch § 3 der Seemannsordnung ersetzten Artikel 528:

1) als Vertreter des Schiffers bei vorübergehender Abwesenheit des letzteren von Bord;[3])

2) als Theilnehmer bei einem Schiffsrathe;[4])

3) bei der Verklarung, deren Aufnahme, wenn der Schiffer verstorben oder außer Stande ist, sie zu bewirken, von dem im Range nächsten Schiffsoffizier bewirkt werden soll;[5])

4) als Urkundszeugen für die Eingehung eines Bodmereigeschäftes.[6])

Eine besondere Stellung in öffentlich-rechtlicher Hinsicht ist ferner den Schiffsoffizieren nach folgenden Richtungen hin zugewiesen:

---

[1]) S. auch von Kaltenborn I. § 55.
[2]) § 5 des G. vom 27. Dezember 1872 und die Begründung dazu.
[3]) H. G. B. Art. 484. [4]) Daselbst Art. 485. [5]) Daselbst Art 490.
[6]) Daselbst Art. 686.

1) Bei der Beschwerdeführung über Seeuntüchtigkeit oder ungenügende Verproviantirung eines Schiffes.[1]) S. § 10.

2) Sie haben bei der Beurkundung von Todesfällen an Bord und bei der Aufnahme des Nachlaßverzeichnisses mitzuwirken.[2]) S. §§ 49, 50.

3) Der Schiffsoffizier, welcher sich einer gröblichen Verletzung seiner Dienstpflichten schuldig gemacht hat, kann mit einer Geldstrafe bis zum Betrage der doppelten Monatsheuer bestraft werden, während das Maximum der Strafe gegen andere Schiffsleute in solchen Fällen der Betrag einer Monatsheuer ist.[3])

4) Der Schiffsoffizier, welcher seine Dienstgewalt einem Schiffsmanne gegenüber mißbraucht, ist der in dieser Hinsicht für den Schiffer geltenden Strafvorschrift unterworfen.[4])

5) Bei Feststellung des Thatbestandes einer von einem Schiffsmanne auf See oder im Auslande begangenen strafbaren Handlung sollen vom Schiffer in erster Linie Schiffsoffiziere zugezogen werden.[5])

Mit Rücksicht auf die besonderen Dienstverhältnisse an Bord erkennt im übrigen die Seemannsordnung ein Unterordnungsverhältniß nicht allein der gesammten Schiffsmannschaft dem Schiffer gegenüber an, sondern es ist auch jedem Schiffsmanne ein subordinationsmäßiges Verhalten gegen seine sonstigen Vorgesetzten zur Pflicht gemacht.[6]) S. § 31, II.

IV. Der Steuermann insbesondere ist in folgenden Beziehungen erwähnt:

1) Die Zulassung zu seiner Funktion ist von dem Nachweise der Befähigung abhängig. S. §§ 13 und 14.

2) Er führt unter Aufsicht des Schiffers das Journal und unterschreibt dasselbe mit dem Schiffer.[7]) S. § 21.

3) Er darf vom Beginn des Ladens an bis zur Beendigung der Löschung, außer in dringenden Fällen, nicht gleichzeitig mit dem Schiffer das Schiff verlassen.[8])

4) Er hat, wenn der Schiffer verstorben oder verhindert ist, die in dem Gesetze über die Beurkundung des Personenstandes 2c. vom 6. Februar 1875 dem Schiffer auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen. S. § 49.

---

1) S. O. § 47. 2) Daselbst § 52. 3) Daselbst § 84. 4) Daselbst § 96.
5) Daselbst § 102. 6) Daselbst §§ 73, 84, 86 bis 92.
7) H. G. B. Art. 486, 487. 8) Daselbst Art. 484.



5) Er hat, wenn der Schiffer während der Reise stirbt, außer für die Beurkundung des Todesfalles, für die Sicherstellung des Nachlasses zu sorgen. S. § 50.

6) Während der Schiffer befugt ist, einen Schiffsmann, welcher sich nach Antritt der Reise als untauglich zu seiner Funktion erweist, im Range herabzusetzen und dessen Heuer zu kürzen, ist ihm diese Befugniß dem Steuermanne gegenüber versagt. S. § 29, V.

7) In den seeamtlichen Untersuchungen soll u. a. festgestellt werden, ob der Steuermann durch Handlungen oder Unterlassungen den Seeunfall oder dessen Folgen verschuldet hat. Trifft ihn ein solches Verschulden in Folge Mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, so kann ihm die Befugniß hierzu entzogen werden. S. § 76.

So lange der Steuermann als Stellvertreter des Schiffers fungirt (§ 16, III), hat er alle aus dieser Stellung sich ergebenden Rechte und Pflichten auszuüben. Sonst hat er seinen Dienst nach den Anweisungen des Schiffers zu versehen.[1] Diese Anweisungen können aber, namentlich soweit es sich um die eigentliche Führung des Schiffes in der Zeit, wo der Schiffer nicht an Deck ist, handelt, insofern nicht unbedingt maßgebend sein, als die Verhältnisse des Augenblickes eine Abweichung erheischen können, ohne welche die Sicherheit des Schiffes gefährdet würde. In derartigen Fällen

[1] „Die Navigirung ist recht eigentlich Sache des Schiffers, während der Steuermann dabei — indem er mit dem Schiffer gemeinsam die für die Navigirung erforderlichen Beobachtungen, Rechnungen und Notizen macht — nur als Gehülfe des Schiffers fungirt, außer wenn ihm die Wache übertragen und von ihm innerhalb der vom Schiffer gegebenen Weisungen die Navigirung zeitweilig selbstständig ausgeübt werden muß." Erk. des O. S. A. vom 27. April 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 64). Ferner Erk. des S. A. zu Stralsund vom 17. Mai 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 152), wo es heißt: „Dem Schiffer liegt es ob, alle Anordnungen bezüglich der Navigation zu treffen. Hierhin gehört auch die Bestimmung darüber, wann und in welchen Zwischenräumen gelothet werden soll. Nur bei unvorhergesehenen Ereignissen zu Zeiten, wo der Schiffer von Deck und Gefahr im Verzuge ist, hat der Steuermann nach dieser Richtung hin selbstständige Entschließungen zu treffen. Ein solcher Fall lag hier nicht vor. Nichts, was nicht der Schiffer hätte voraussehen können, wies den Steuermann darauf hin, daß sich das Schiff nicht auf dem richtigen Kurse befinde, und das dicke Wetter, welches beim plötzlichen Einfallen möglicherweise den Steuermann zu besonderen Vorsichtsmaßregeln hätte veranlassen können, hatte schon auf der vorhergehenden Schifferwache geherrscht. Es wäre somit Pflicht des Schiffers gewesen, beim Verlassen des Deckes dem Steuermanne Anweisungen über das Lothen zu geben, wenn er dies für nöthig gehalten."

ist es die Pflicht des Steuermannes der Wache, falls nicht noch genügend Zeit ist, den Schiffer zu benachrichtigen und dessen anderweite Befehle einzuholen, nach seinem sachverständigen Ermessen abweichend von der Anordnung des Schiffers zu handeln, nicht aber, die den unvorgesehenen Verhältnissen nicht entsprechende Weisung des Schiffers blindlings zu befolgen — wie denn überhaupt ein Schiffsoffizier die ihm vom Schiffer ertheilten Anweisungen nicht buchstäblich, sondern dem vernünftigen Sinne nach aufzufassen und auszuführen hat, und wie er ferner, sobald sich ergiebt, daß denselben ein Irrthum des Schiffers zu Grunde liegt oder daß die vom Schiffer nicht vorausgesehene Lage der Verhältnisse eine Abweichung erfordert, unverzüglich solches dem Schiffer vorzustellen, oder, wenn Gefahr im Verzuge ist, selbstständig nach bestem Ermessen zu handeln hat. [1])

§ 25.

Seefahrtsbücher.

I. Wer im Reichsgebiete als Schiffsmann in Dienst treten will, muß sich über Namen, Heimath und Alter vor einem Seemannsamte ausweisen und sich von demselben ein Seefahrtsbuch ausfertigen lassen. [2]) Die Beschränkung dieser Verpflichtung auf das Inland hat ihren Grund darin, daß die im Auslande auf deutschen Schiffen in Dienst tretenden Schiffsleute in der Regel nur vorübergehend auf denselben verbleiben und daß auch der Schiffer im Auslande häufig durch die Verhältnisse genöthigt ist, von dem Erfordernisse der Beibringung einer ordnungsmäßigen Legitimation des Anzuheuernden abzusehen.

Das Seefahrtsbuch soll dem Schiffsmanne als Ausweis und Legitimation über seine persönlichen Verhältnisse und als Grundlage für die Musterungsverhandlung, sowie in der Folge als beglaubigter Ausweis über seine gesammten Dienst- und Rangverhältnisse an Bord deutscher Kauffahrteischiffe, namentlich über die bereits zurückgelegte Fahrzeit, dienen.

II. Zur Erwerbung des Seefahrtsbuches ist erforderlich:

1) der Nachweis des vollendeten vierzehnten Lebensjahres, vor welchem Termin ein Deutscher zum Schiffsdienste nicht zugelassen werden darf; [3])

---

[1]) S. auch die Erk. des O. S. A. vom 11. Mai 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 394) und vom 27. Mai 1881 (Bd. 3 S. 345).

[2]) S. O. § 5.

[3]) Eine amtliche Feststellung der körperlichen Qualifikation findet nicht statt.

2) wenn der Antragsteller noch der väterlichen Gewalt unterworfen oder minderjährig ist, die Genehmigung des Vaters beziehungsweise des Vormundes zur Uebernahme von Schiffsdiensten, welche, wenn sie ohne Einschränkung gegeben ist, als ein für alle Male ertheilt gilt, und zwar mit der weiteren Rechtsfolge, daß die betreffende Person, soweit es sich um die Abschließung von Heuerverträgen handelt und mit Bezug auf die daraus sich ergebenden Rechte und Pflichten und das gerichtliche Verfahren vollkommen selbstständig wird;

3) ein Ausweis über die Militärverhältnisse.[1]) S. § 34.

III. Das Seefahrtsbuch enthält nach der durch den Bundesrath bestimmten Einrichtung folgende Rubriken:

1) ein Titelblatt;

2) die Bezeichnung des Inhabers;

3) den Vermerk in Betreff eines etwa vorhandenen älteren und verloren gegangenen Seefahrtsbuches;

4) das Militärverhältniß zur Zeit der Ausfertigung;

5) Aenderungen in dem Militärverhältnisse;

6) den wesentlichen Inhalt des Heuervertrages sowie den Vermerk über die erfolgte Anmusterung und über die Zeit des Dienstantrittes; dieser Vermerk dient zugleich als Ausgangs- oder Seepaß;

7) die Bescheinigung des Schiffers über die Rang- und Dienstverhältnisse und über die Dauer der Dienstzeit, deren Beglaubigung und den Abmusterungsvermerk, eingetragen vom Seemannsamte;

8) als Anhang einen vollständigen Abdruck der Seemannsordnung und des Gesetzes, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute, vom 27. Dezember 1872.

Insbesondere ist die mehrfach gegebene Anregung einer obligatorischen Untersuchung des seemännischen Personals oder doch wenigstens der Steuerleute auf Farbenblindheit, wie solche bei der Kaiserlichen Marine vorgeschrieben ist, bisher ohne Erfolg geblieben. Es handelt sich namentlich um die Rothgrünblindheit, bei welcher die Elemente der Netzhaut, welche die Wahrnehmung von „Roth" und „Grün" vermitteln, nicht funktionstüchtig sind, und um die sehr seltenen Fälle der totalen Farbenblindheit. Die Bedeutung eines solchen körperlichen Mangels im Hinblick auf die von den Schiffen zu führenden Lichter und auf die Gefahren, welche durch nicht gehörige Unterscheidung ihrer Farben entstehen können, läßt sich nicht verkennen. S. auch die Verhandlungen des D. R. V., Jahrg. 1872 S. 7 bis 15, 1877 S. 8, 1878 S. 29 bis 42. — Auch eine Untersuchung auf Schwach- und Kurzsichtigkeit dürfte empfehlenswerth sein.

[1]) S. O. §§ 5 und 6.

Die Ausfertigung des Seefahrtsbuches erfolgt kosten= und stempelfrei. Der Schiffsmann hat nur den Betrag von fünfundzwanzig Pfennigen für das Formular zu entrichten.

IV. Nach der Anmusterung hat der Schiffer das Seefahrtsbuch für die Dauer des Dienstverhältnisses in Verwahrung zu nehmen. [1])

V. Wer bereits ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat, muß behufs Erlangung eines neuen Seefahrtsbuches das ältere vorlegen oder den Verlust desselben glaubhaft machen. Daß dies geschehen, wird von dem Seemannsamte in dem neuen Seefahrtsbuche vermerkt. Wird der Verlust glaubhaft gemacht, so ist diesem Vermerke zugleich eine Bescheinigung des Seemannsamtes über die früheren Rang= und Dienstverhältnisse, sowie über die Dauer der Dienstzeit, insoweit der Schiffsmann sich hierüber genügend ausweist, beizufügen. [2])

VI. Ein Schiffsmann, welcher bei Verhandlungen, die sich auf die Ertheilung eines Seefahrtsbuches oder auf eine Eintragung in dasselbe beziehen, ingleichen ein Schiffer, welcher bei Verhandlungen, die sich auf eine solche Eintragung beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt, oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen, wird bestraft und zwar der Schiffsmann mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen, der Schiffer mit Geldstrafe bis zu einhundertundfünfzig Mark oder mit Haft. Die Vorschrift des § 271 des Reichsstrafgesetzbuches wird hierdurch nicht berührt. [3])

§ 26.

Der Heuervertrag und seine Wirkungen im allgemeinen.

I. Das Dienstverhältniß des Schiffsmannes wird begründet durch den von dem Schiffer, als dem Repräsentanten der Rhederei, und ihm abgeschlossenen Dienst= oder Heuervertrag. Heuern heißt Annehmen oder

---

1) S. O. §§ 9 bezw. 5, 7, 14, 17, 20. 2) Daselbst § 7.

3) Daselbst §§ 93 Ziffer 1 und 99 Ziffer 2. — § 271 R. Str. G. B. lautet: Wer vorsätzlich bewirkt, daß Erklärungen, Verhandlungen oder Thatsachen, welche für Rechte oder Rechtsverhältnisse von Erheblichkeit sind, in öffentlichen Urkunden, Büchern oder Registern als abgegeben oder geschehen beurkundet werden, während sie überhaupt nicht oder in anderer Weise oder von einer Person in einer ihr nicht zustehenden Eigenschaft oder von einer anderen Person abgegeben oder geschehen sind, wird mit Gefängniß bis zu sechs Monaten, oder mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark bestraft.

Miethen des Schiffsvolkes. Der Vertrag stellt sich als locatio conductio operarum dar. Seine Gültigkeit ist durch die schriftliche Form nicht bedingt.[1])

II. Aus dem Heuervertrage erwachsen dem Schiffsmanne folgende Verpflichtungen und Rechte.

a. Verpflichtungen.

1) Die Verpflichtung, sich zur Musterung zu stellen (§ 27).

2) Die Pflicht, den übernommenen Dienst zu leisten (§§ 28, 30).

3) Unterwerfung unter die Schiffsordnung und Schiffsdisziplin (§ 31).

4) Mitwirkung bei der Verklarung (§ 30, II und V).

b. Rechte.

1) Anspruch auf Lohn (Heuer) (§ 29 A).

2) Anspruch auf entsprechenden Logisraum und auf Beköstigung für Rechnung des Schiffes (§ 29 B).

3) Gewisse Ansprüche bei Erkrankung und Verwundung (§ 29 C).

4) Gewisse Ansprüche für den Fall, daß das Schiff durch Zufall verloren geht oder daß das Dienstverhältniß anderweit vor Ablauf der in dem Heuervertrage bestimmten Zeit endigt (§ 30).

5) Anspruch auf angemessene Behandlung seitens seiner Vorgesetzten und auf Gewährung der Gelegenheit, die Entscheidung des Seemannsamtes nachzusuchen (§ 33).

III. Der Rheder haftet für die Forderungen der Schiffsleute, ebenso wie für diejenigen des Schiffers, aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich.[2])

Der Schiffer haftet dagegen aus dem Heuervertrage nur dann persönlich:

1) wenn er eine Gewährleistung übernommen hatte;[3])

2) wenn er bei Abschließung des Vertrages seine Befugnisse überschritten hatte;[4])

---

[1]) S. O. § 24.

[2]) Mit dieser im § 68 S. O. getroffenen Bestimmung sind zugleich die im Art. 453 H. G. B. enthaltenen Einschränkungen der persönlichen Haftpflicht aufgehoben worden. Die hierdurch erzielte günstigere Lage des zur Schiffsbesatzung gehörigen Personals entspricht der modernen französischen und englischen Gesetzgebung.

[3]) H. G. B. Art. 502. [4]) Daselbst Art. 496.

3) soweit er bei Erfüllung des Vertrages nicht die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers angewendet hatte, für allen durch sein Verschulden entstandenen Schaden, selbst wenn er auf Anweisung des Rheders gehandelt hatte.[1])

Dem durch den Heuervertrag begründeten Rechtsverhältnisse zwischen Schiffsmann und Rheder entsprechend, können auch Klagen des ersteren aus demselben, wenn nicht der Ausnahmefall einer persönlichen Haftbarkeit des Schiffers vorliegt, nur gegen den Rheder angestellt werden und es ist demgemäß auch der Gerichtsstand des letzteren entscheidend.[2]) Zur Vertretung der Rhederei in Prozessen aus den Heuerverträgen ist der Korrespondentrheder legitimirt.[3])

IV. Die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers, und es steht dem Schiffsmanne, ebenso wie dem Schiffer, ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiffe, dessen Zubehör und der Bruttofracht derjenigen Reise zu, aus welchen die Forderung entstanden, beziehungsweise auch an der Fracht von früheren Reisen.[4]) Verfolgt der Schiffsmann dieses sein Pfandrecht, was in der Klage erkennbar gemacht sein muß,[5]) so kann er sowohl den Rheder als auch den Schiffer belangen, den letzteren auch dann, wenn das Schiff im Heimathshafen liegt. Das gegen den Schiffer ergangene Erkenntniß ist in Ansehung des Pfandrechtes gegen den Rheder wirksam.[6])

V. In dem Falle einer Kollision von mehreren Heuerverträgen geht derjenige vor, auf Grund dessen eine Anmusterung erfolgt ist. Ist sowohl auf den früheren wie auf den später abgeschlossenen Vertrag angemustert worden, oder auf keinen von beiden, so hat der Anspruch auf Erfüllung des zuerst geschlossenen Vertrages den Vorzug.[7]) Der Anspruch auf Schadenersatz des aus dem hiernach nicht zur Erfüllung gelangenden Vertrage Berechtigten regelt sich nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen.

---

1) H. G. B. Art. 478, 479.

2) Erk. des R. O. H. G. vom 10. März 1874 und vom 13. Februar 1878 (Entsch. Bd. 13 S. 41 ff. und Bd. 23 S. 199 ff.).

3) Erk. des R. O. H. G. vom 4. Januar 1873 (Entsch. Bd. 8 S. 341 ff.).

4) H. G. B. Art. 757 Nr. 4, 758 bis 761; s. auch Art. 765 und in Betreff der Priorität Art. 771.

5) Erk. des R. O. H. G. vom 13. Februar 1878 (Entsch. Bd. 23 S. 199 ff).

6) H. G. B. Art. 764.

7) S. O. § 26.

§ 27.

Musterung.

I. Der Umstand, daß der Heuervertrag nicht nur civilrechtliche Wirkungen begründet, sondern auch, und zwar zum Theil in engem Zusammenhange mit diesen, eine Reihe von Konsequenzen mit sich bringt, welche in die Sphäre des öffentlichen Rechts fallen, und das hieraus sich ergebende staatliche Interesse an dem Verhältnisse zwischen Schiffer und Schiffsmannschaft in jedem einzelnen Falle hat dazu geführt, daß der Staat eine Mitwirkung bei der Eingehung sowohl wie bei der Lösung dieses Dienstverhältnisses in Anspruch nimmt, indem er dessen Verlautbarung vor einer öffentlichen Behörde, der Musterungsbehörde, fordert. Der Akt der Verlautbarung heißt Musterung.

Die Musterung erfolgt vor einem Seemannsamte [1]) in Gegenwart des Schiffers, dessen Vertretung jedoch nicht ausgeschlossen ist, und der Schiffsmannschaft. Der Schiffsmann hat sich, wenn nicht ein unabwendbares Hinderniß entgegensteht, persönlich zur Musterung zu stellen. [2])

Ein Schiffer, welcher den ihm in Ansehung der Musterung obliegenden Pflichten nicht genügt oder bei Verhandlungen, welche sich auf eine Musterung beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt oder falsche vorspiegelt, um das Seemannsamt zu täuschen, ingleichen ein Schiffsmann, welcher ohne unabwendlich behindert zu sein, es unterläßt, sich zur Musterung zu stellen, oder bei Verhandlungen, die sich auf eine Musterung beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen, macht sich strafbar und zwar der Schiffer mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft, der Schiffsmann mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen. Die Vorschrift des § 271 des Reichsstrafgesetzbuches wird hierdurch nicht berührt. [3])

Die Anmusterung besteht in der Verlautbarung des mit dem Schiffsmanne geschlossenen Heuervertrages, [4]) die Abmusterung in der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Schiffers und der aus diesem Verhältnisse scheidenden Mannschaft. [5])

---

[1]) S. O. § 4. [2]) Daselbst § 10.

[3]) S. O. §§ 99 Ziffer 1 und 2 und 93 Ziffer 1 und 2. — S. auch Anmerk. zu § 25, VI.

[4]) S. O. § 11. [5]) Daselbst § 16.

II. Die Anmusterung muß für die innerhalb des Bundesgebietes liegenden Schiffe unter Vorlegung der Seefahrtsbücher vor Antritt oder Fortsetzung der Reise, für andere Schiffe, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann, erfolgen.[1]) Die Anmusterung kann von jedem Seemannsamte vorgenommen werden.[2])

Das Seemannsamt hat zu prüfen:

1) ob das Schiff, für welches angemustert werden soll, das Recht, die deutsche Flagge zu führen, besitzt und ausüben darf;

2) ob der Schiffer beziehungsweise die Steuerleute und Maschinisten den Ausweis der erforderlichen Befähigung besitzen;

3) das Seefahrtsbuch eines jeden Schiffsmannes mit Rücksicht auf die Persönlichkeit an sich, die Militärverhältnisse und die früheren Dienstverhältnisse. Wer nach Inhalt seines Seefahrtsbuches angemustert ist, darf nicht von neuem angemustert werden, bevor er sich über die Beendigung des früheren Dienstverhältnisses durch den in das Seefahrtsbuch einzutragenden Vermerk (s. bei III) ausgewiesen hat. Kann nach dem Ermessen des Seemannsamtes ein solcher Vermerk nicht beigebracht werden, so dient statt desselben, sobald die Beendigung des Dienstverhältnisses auf andere Art glaubhaft gemacht ist, ein vom Seemannsamte hierüber einzutragender Vermerk im Seefahrtsbuche.[3])

Durch die letztere Vorschrift soll verhütet werden, daß die prinzipielle Bestimmung unter Umständen dem weiteren Fortkommen des Schiffsmannes ein unüberwindliches Hinderniß entgegenstelle.

Ferner darf die Anmusterung nicht erfolgen, soweit die Militärverhältnisse entgegenstehen. S. darüber § 34, VII.

Das Seemannsamt soll im übrigen die Aufnahme von ungesetzlichen Bestimmungen ablehnen, die Schiffsmannschaft thunlichst gegen ungerechte Behandlung sichern und durch möglichst klare und unzweideutige Fassung des Heuervertrages künftigen Streitigkeiten begegnen. Namentlich sollen Minderjährige auf außergewöhnliche, ihnen nachtheilige Verabredungen besonders aufmerksam gemacht und über deren Sinn und Folgen aufgeklärt werden. Vereinbarungen, welche dahin abzielen, die Größe oder die Einrichtung des Logisraumes, auf welchen die Mannschaft an Bord des Schiffes

---

[1]) S. O. § 11.

[2]) Abweichend von der Regierungsvorlage, nach welcher die Anmusterung für die innerhalb des Bundesgebietes liegenden Schiffe in allen Fällen vor demjenigen Seeamte erfolgen sollte, in dessen Bereich das Schiff liegt.

[3]) S. O. § 8.

Anspruch hat, zu ihrem Nachtheile zu verringern beziehungsweise zu verändern, sind als ungesetzlich anzusehen und ist ihre Aufnahme abzulehnen. Dasselbe gilt von Vereinbarungen, durch welche die dem Schiffsmanne für den Tag mindestens zu verabreichenden Speisen und Getränke zu seinem Nachtheile verringert oder verändert werden sollen. Nicht ausgeschlossen sind hingegen Vereinbarungen, welche eine Vermehrung der üblichen oder vorgeschriebenen Speisen oder Getränke oder ihren Ersatz durch genügende Aequivalente zum Gegenstande haben. [1])

Ueber jede innerhalb des Bundesgebietes erfolgte Anmusterung wird vom Seemannsamte in das Seefahrtsbuch des betreffenden Schiffsmannes ein Vermerk eingetragen. Außerhalb des Bundesgebietes erfolgt eine solche Eintragung nur, wenn das Seefahrtsbuch zu diesem Zwecke vorgelegt wird. [2])

Die Anmusterung der gesammten Mannschaft soll, wenn irgend thunlich, in einer Verhandlung erfolgen. Die Anmusterungsverhandlung wird vom Seemannsamte als Musterrolle ausgefertigt. [3]) Kein Schiff darf mit mehr als einer Musterrolle versehen sein. Anmusterungen, welche nach Ausfertigung der Musterrolle erfolgen, sogenannte Nachmusterungen, werden allerdings in ein besonderes Protokoll aufgenommen; dasselbe wird aber nicht als Nachtrags-Musterrolle ausgefertigt, sondern es wird nur in die auf Grund der ersten Anmusterungsverhandlung ausgefertigte Musterrolle ein Nachmusterungsvermerk eingetragen. [4])

Die Musterrolle muß enthalten: Namen und Nationalität des Schiffes, Namen und Wohnort des Schiffers, Namen, Wohnort und dienstliche Stellung jedes Schiffsmannes, und die Bestimmungen des Heuervertrages, einschließlich etwaiger besonderer Verabredungen. Insbesondere muß aus der Musterrolle erhellen, was dem Schiffsmanne für den Tag an Speise und Trank gebührt. Im übrigen ist die Einrichtung der Musterrolle vom Bundesrath bestimmt. S. das Formular einer vor einer preußischen Musterungsbehörde auszufertigenden Musterrolle in der Anlage P.

Die Musterrolle ist eine Urkunde von großer Bedeutung, nicht nur weil sie einen amtlich sanktionirten Ausweis über die privatrechtlichen Verhältnisse zwischen dem Schiffer, als dem Repräsentanten der Rhederei, und der Schiffsmannschaft giebt, welcher um so wichtiger erscheint, als für den Heuervertrag selbst die schriftliche Abfassung nicht geboten ist, in der Muster-

---

[1]) Preuß. Dienstanweisung, vom 24. Februar 1873, Nr. 19.

[2]) S. O. § 14. [3]) Daselbst § 12. [4]) Daselbst § 13. — Preuß. Dienstanweisung, Nr. 25.

rolle aber alle wesentlichen Festsetzungen des Heuervertrages Aufnahme finden, sondern auch als Beweismittel für die persönlichen Verhältnisse, insbesondere für die Nationalität der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen, was namentlich in Kriegszeiten von Wichtigkeit ist.

III. Die Abmusterung erfolgt, sobald das Dienstverhältniß beendigt ist, und zwar, wenn nicht ein anderes vereinbart wird, vor dem Seemannsamte desjenigen Hafens, wo das Schiff liegt, beziehungsweise nach Verlust des Schiffes vor demjenigen Seemannsamte, welches zuerst angegangen werden kann.[1])

Vor der Abmusterung hat der Schiffer dem abzumusternden Schiffsmanne im Seefahrtsbuche die bisherigen Rang- und Dienstverhältnisse und die Dauer der Dienstzeit zu bescheinigen, auf Verlangen auch ein Führungszeugniß zu ertheilen. Das letztere darf in das Seefahrtsbuch nicht eingetragen werden.[2])

Die Unterschriften des Schiffers unter der Bescheinigung und dem Zeugniß werden von dem Seemannsamte, vor welchem die Abmusterung stattfindet, kosten- und stempelfrei beglaubigt.[3])

Verweigert der Schiffer die Ausstellung des Zeugnisses oder enthält dasselbe Beschuldigungen, deren Richtigkeit der Schiffsmann bestreitet, so hat auf Antrag des letzteren das Seemannsamt den Sachverhalt zu untersuchen und das Ergebniß der Untersuchung — welche summarisch in der nach den Umständen geeigneten Weise vorzunehmen ist und kostenfrei erfolgt — auf Grund protokollarischer Feststellung dem Schiffsmanne zu bescheinigen.[4])

Die erfolgte Abmusterung wird vom Seemannsamte in dem Seefahrtsbuche des abgemusterten Schiffsmannes und in der Musterrolle vermerkt.[5])

Die Musterrolle ist nach Beendigung derjenigen Reise oder derjenigen Zeit, auf welche die als Musterrolle ausgefertigte Anmusterungsverhandlung sich bezieht, dem Seemannsamte, vor welchem abgemustert wird, zu überliefern. Letzteres übersendet dieselbe dem Seemannsamte des Heimathshafens,[6]) nachdem dem Schiffer die etwa verlangte Abschrift ertheilt worden ist.

---

[1]) S. O. § 16.

[2]) Daselbst § 17. — Kritik hierüber s. in den Verhandlungen des D. R. V. Jahrg. 1880 S. 38 bis 51; auch Jahrg. 1871 S. 74 bis 80.

[3]) S. O. § 18. [4]) Daselbst § 19 und Preuß. Dienstanweisung, Nr. 35.

[5]) S. O. § 20. [6]) Daselbst § 21.

IV. Der gesetzlich für die An- beziehungsweise die Abmusterung festgesetzte Zeitpunkt kann, wie dies in der Natur der Verhältnisse liegt, nicht ausnahmslos in allen Fällen eingehalten werden. Für solche Ausnahmefälle ist, soweit überhaupt noch eine Musterung erfolgen kann — unter Umständen, wie z. B. bei Todes- und Entweichungsfällen, scheidet auch diese Möglichkeit aus — die nachträgliche Musterung vorgeschrieben. Es hat in derartigen Fällen der Schiffer, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann, bei demselben, unter Darlegung der Hinderungsgründe, die Musterung nachzuholen oder, sofern auch diese nachträgliche Musterung nicht mehr möglich ist, den Sachverhalt anzuzeigen. Ein Vermerk über die Anzeige ist vom Seemannsamte in die Musterrolle und in die Seefahrtsbücher der betheiligten Schiffsleute einzutragen. [1])

V. Die für die Musterungsverhandlungen, einschließlich der Ausfertigung der Musterrolle, zu erhebenden Kosten fallen dem Rheder zur Last.

Durch den vom Bundesrath erlassenen Tarif vom 22. Februar 1873 ist die Kostenerhebung für alle Seemannsämter innerhalb des Bundesgebietes einheitlich geregelt. [2]) S. Anlage Q.

Wegen der Gebühren bei den Seemannsämtern im Auslande s. Anlage R.

§ 28.

Die Dienstverpflichtung des Schiffsmannes.

I. Die Verpflichtung des Schiffsmannes zur Dienstleistung an Bord, begründet durch den Abschluß des Heuervertrages, tritt, in Ermangelung einer anderweiten Verabredung, in Wirksamkeit mit der Anmusterung und besteht bis Beendigung der Reise.

Ist ein angemusterter Schiffsmann durch ein unabwendbares Hinderniß außer Stand gesetzt, den Dienst anzutreten, so hat er sich hierüber sobald wie möglich gegen den Schiffer und das Seemannsamt, vor welchem die Musterung erfolgt ist, auszuweisen, und zwar bei Vermeidung einer Geldstrafe bis zu sechzig Mark oder von Haft bis zu vierzehn Tagen. [3]) Es dient diese Vorschrift dem Interesse des Schiffsdienstes einerseits und andererseits soll sie die im öffentlichen Interesse gebotene Kontrole durch das Seemannsamt sichern.

---

1) S. O. § 23.

2) Daselbst § 24 und die Bek. vom 22. Februar 1873 (R. G. Bl. S. 62).

3) S. O. §§ 15 und 93, Ziffer 3.

II. Sogleich nach erfolgter Anmusterung hat der Schiffsmann sich mit seinen Effekten an Bord einzufinden. Verzögert er den Dienstantritt länger als vierundzwanzig Stunden, gleichviel ob in schuldbarer Weise oder nicht, so ist der Schiffer befugt, von dem Heuervertrage zurückzutreten. Die Ersatzansprüche wegen etwaiger Mehrausgaben für einen Ersatzmann und sonstiger aus der Verzögerung erwachsener Schäden, welche nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen gegen den Schiffsmann begründet sein können, werden hierdurch nicht berührt.[1]) Diese Haftbarkeit nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen trifft den Schiffsmann sowohl bei gänzlicher Nichterfüllung des Heuervertrages, als auch im Falle des Zuwiderhandelns gegen die darin von ihm übernommenen besonderen Verbindlichkeiten.[2])

Wenn der Schiffsmann nach erfolgter Anmusterung ohne rechtfertigenden Grund den Dienst nicht antritt oder fortsetzt, d. h. sich seiner Verpflichtung zum Dienste entzieht, so kann ihn der Schiffer dazu durch das Seemannsamt zwangsweise anhalten lassen. Die daraus erwachsenden Kosten — es handelt sich in solchen Fällen nur um die baaren Auslagen — hat der Schiffsmann zu ersetzen.[3])

Waltet ein Streit zwischen dem Schiffsmanne und dem Schiffer darüber ob, ob der erstere zum Rücktritte von dem Dienstverhältnisse berechtigt sei und kann ein solcher Streit nicht gütlich ausgeglichen werden, so entscheidet das Seemannsamt vorbehaltlich des Rechtsweges. Die Entscheidung des Seemannsamtes ist vorläufig vollstreckbar.[4]) S. auch § 33.

In Betreff der Mitwirkung der Konsuln zur Wiederergreifung von Schiffsleuten, welche sich dem Antritte oder der Fortsetzung des Dienstes entziehen, s. § 42, II. B 5.

III. Der Schiffsmann ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Schiffers unweigerlich Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragene Arbeit zu verrichten, und zwar sowohl an Bord des Schiffes und in dessen Booten, als auch in den Leichterfahrzeugen und auf dem Lande, sowohl unter gewöhnlichen Umständen, als auch unter Havarie, mit der Maßgabe jedoch, daß,

---

[1]) S. O. § 28.
[2]) Erk. des R. O. H. G. vom 14. Dezember 1871 (Entsch. Bd. 4 S. 288 ff.).
[3]) S. O. § 29. [4]) Daselbst §§ 104 bis 106.

wenn das Schiff im Hafen liegt, er nur in dringenden Fällen schuldig ist, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten.[1])

In Betreff der Frage, ob der Schiffsmann im Hafen verpflichtet sei, außerhalb der zehnstündigen Arbeitszeit auch noch nach Anordnung des Schiffers Wachdienst zu thun, wie solches früher üblich war, gehen die Meinungen auseinander. Nach der Fassung des Gesetzes erscheint die Verneinung der Frage nicht ungerechtfertigt, wenn man unter „Arbeiten" den Schiffsdienst überhaupt, zu welchem auch der Wachdienst gehört, begreift.[2])

Um der Gefahr übermäßiger Anstrengung der Schiffsleute entgegenzutreten, ist es ferner dem Schiffer zur Pflicht gemacht, falls die Zahl der Mannschaft sich während der Reise um mehr als ein Sechstel verringert,

---

[1]) S. O. §§ 30 und 31.

[2]) Der preuß. Handelsminister ist der Ansicht zugeneigt, daß der Wachdienst durch die Bestimmung über die Arbeitszeit nicht mitbetroffen sei. Es ergiebt sich dies aus einem Bescheide an den Schifferverein zu Danzig vom 6. April 1877, dahin lautend: Auf die von dem Herrn Justizminister an mich abgegebene Vorstellung vom 1. Februar d. J., in welcher der Verein darüber Klage führt, daß die Schiffsleute unter Berufung auf § 31 der Seemannsordnung ihre althergebrachte Verpflichtung in Abrede stellen, auch in den Häfen Wachdienste, insbesondere den Wachdienst während der Nacht, zu leisten, erwidere ich, daß der § 32 des vom Bundesrath beschlossenen Entwurfes der Seemannsordnung folgendermaßen lautete: „Zur Leistung von Wachdiensten auf dem Schiffe ist der Schiffsmann den Anordnungen des Schiffers gemäß jederzeit, sowohl auf der Reise wie im Hafen, verpflichtet. Der nichtdienstthuenden Wache muß auf der Reise eine Ruhe von zwei Stunden Vormittags und drei Stunden Nachmittags bewilligt werden, sofern eine dringende Arbeit nicht die Bewilligung hindert. Wenn das Schiff in einem Hafen liegt, so ist der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als zehn Stunden täglich beim Laden, Stauen und Löschen zu arbeiten." Die vom Reichstage zur Berathung der Seemannsordnung niedergesetzte Kommission beantragte jedoch, aus zur Zeit nicht mehr festzustellenden Gründen, nur den 2. Absatz dieses Paragraphen unter Streichung der Worte „beim Laden, Stauen und Löschen" anzunehmen, welcher Antrag vom Reichstage zum Beschlusse erhoben wurde und dem jetzigen § 31 der Seemannsordnung zu Grunde liegt. Wiewohl ich danach nicht annehmen möchte, daß der Wachdienst, sei es bei Tage oder bei Nacht, durch die Bestimmung über die tägliche Arbeitszeit mitbetroffen sei, so ist es doch nicht angängig, die preußischen Seemannsämter in diesem Sinne mit Anweisung zu versehen. Vielmehr muß den betheiligten Schiffern zunächst überlassen bleiben, gegen Schiffsleute, welche den schuldigen Wachdienst zu leisten verweigern, nach Maßgabe der Bestimmungen im 4. und 5. Abschnitte der Seemannsordnung vorzugehen. — S. im übrigen die Verhandlungen des D. N. V., Jahrg. 1878 S. 12 bis 18.



dieselbe auf Verlangen der verbleibenden Schiffsleute zu ergänzen, sofern die Umstände eine Ergänzung gestatten.[1])

Bei Seegefahr, besonders bei drohendem Schiffbruche, sowie bei Gewalt und Angriff gegen Schiff oder Ladung hat der Schiffsmann alle befohlene Hülfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung unweigerlich zu leisten, und darf ohne Einwilligung des Schiffers, so lange dieser selbst an Bord bleibt, das Schiff nicht verlassen. Er bleibt ferner verbunden, bei Schiffbruch für Rettung der Personen und ihrer Effekten, sowie für Sicherstellung der Schiffstheile, der Geräthschaften und der Ladung, den Anordnungen des Schiffers gemäß, nach besten Kräften zu sorgen und bei der Bergung gegen Fortbezug der Heuer und der Verpflegung Hülfe zu leisten.[2])

Der Verpflichtung des Schiffsmannes, bei Vertheidigung des Schiffes und der Ladung gegen Gewalt und Angriff, den Anordnungen des Schiffers gemäß, mitzuwirken, steht die korrelative Pflicht des Rheders gegenüber, dem bei einer solchen Vertheidigung beschädigten Schiffsmanne beziehungsweise den Erben eines bei der Vertheidigung getödteten Schiffsmannes eine angemessene, erforderlichenfalls vom Richter zu bestimmende Belohnung zu gewähren.[3])

IV. Jede gröbliche Verletzung der Dienstpflichten seitens eines Schiffsmannes ist mit Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer bedroht, gegen Schiffsoffiziere bis zum Betrage einer zweimonatlichen Heuer. Ist die Heuer nicht zeitweise bedungen, so wird die Strafe auf einen nach dem Ermessen des Seemannsamtes der Monatsheuer entsprechenden Geldbetrag bestimmt. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein, welcher bis zur Abmusterung zulässig ist.[4])

---

[1]) S. O. § 40, Abs. 2.

[2]) Daselbst § 32.

[3]) Daselbst §§ 49 und 51.

[4]) Daselbst § 84. — Ein nach erfolgter Abmusterung gestellter Strafantrag ist zurückzuweisen, gleichviel ob alsdann die allgemeine dreimonatliche Antragsfrist (R. Str. G. B. § 61) bereits abgelaufen ist oder nicht. Die Verjährung der in Rede stehenden Uebertretungen ist eine dreimonatliche und läuft vom Tage der Begehung ab, wenn nicht der Fall des § 100 Abs. 2 S. O. vorliegt. Die Meinung von Meves (S. 44), daß die Verjährungsfrist für die strafrechtliche Verfolgung der in Rede stehenden Uebertretungen durch die Ausnahmevorschrift in Betreff der Antragspflicht gleichfalls bis nach der Abmusterung verlängert worden sei, erscheint nicht haltbar und in ihrer Begründung um so weniger zutreffend, als

Der Schiffer hat jede gröbliche Verletzung der Dienstpflicht, sobald es geschehen kann, mit genauer Angabe des Sachverhaltes in das Schiffsjournal einzutragen und, wenn thunlich, dem Schiffsmanne von dem Inhalte der Eintragung unter ausdrücklicher Hinweisung auf die vorgedachte Strafandrohung Mittheilung zu machen. Unterbleibt die Mittheilung, so sind die Gründe der Unterlassung im Journal anzugeben. Ist die Eintragung versäumt, so tritt keine Verfolgung ein.[1])

In Betreff der besonderen Beispiele von Dienstpflichtverletzungen in diesem Sinne s. § 32, II Nr. 1a und 2 bis 7. Was außer diesen Fällen als gröbliche Verletzung der Dienstpflichten anzusehen, hängt von der Beurtheilung der zuständigen Behörde ab.

Einfache Verletzung der Dienstpflichten unterliegt nur der Disziplinarstrafgewalt des Schiffers. S. § 31.

§ 29.

Gebührnisse des Schiffsmannes.

A. Die Heuer.

I. Die Heuer oder der Lohn des Schiffsmannes ist von der freien Vereinbarung der Vertragschließenden abhängig. Früher war es vielfach üblich, die Heuer in Bausch und Bogen für die ganze Reise zu bestimmen. Heute bleibt die monatsweise Festsetzung die Regel. Die Bestimmung auf einen Gewinn- oder Frachtantheil[2]) hat einen anderen Charakter; ein solcher Lohn wird als Heuer nicht angesehen.[3])

Wenn bei dem Abschlusse des Heuervertrages die Vereinbarung über den Betrag der Heuer nicht durch ausdrückliche Erklärung getroffen ist, so wird im Zweifel diejenige Heuer als vereinbart angesehen, welche das Seemannsamt des Hafens, in welchem der Schiffsmann angemustert wird, für die daselbst zur Zeit der Anmusterung übliche erklärt.[4])

---

dem praktischen Bedürfnisse durch die Festsetzung des § 100 Abs. 2 S. O. vollkommen Rechnung getragen ist.

[1]) S. O. § 85.

[2]) Die Vereinbarung über einen Gewinnantheil ist namentlich noch üblich bei der Seefischerei.

[3]) S. O. § 69. [4]) Daselbst § 25.

Wird ein Schiffsmann erst nach Anfertigung der Musterrolle geheuert, so gelten für ihn in Ermangelung anderer Vertragsbestimmungen die nach Inhalt der Musterrolle mit der übrigen Schiffsmannschaft getroffenen Abreden. Insbesondere kann er nur dieselbe Heuer fordern, welche nach der Musterrolle den übrigen Schiffsmannschaften seines Ranges gebührt. [1])

II. Der Anspruch auf die Heuer beginnt in Ermangelung einer anderweiten Abrede mit dem Zeitpunkte der Anmusterung. [2]) Es beruht dies in der Billigkeit, da der Schiffsmann sich von da ab zum Dienste bereit halten muß, [3]) mithin keine Gelegenheit zu anderweitem Erwerbe hat. Vor der Anmusterung geleistete Dienste müssen besonders vergütigt werden.

III. Die Heuer ist dem Schiffsmanne, sofern keine andere Vereinbarung getroffen ist, erst nach Beendigung der Reise oder bei der sonstigen Beendigung des Dienstverhältnisses zu zahlen, wenn diese früher erfolgt. [4]) Das Hauptmotiv für diese, dem Seegebrauche entsprechende Regel ist Verhütung von Entweichungen; daneben kommen Rücksichten auf die Disziplin in Betracht. Die Vorschrift ist indessen mehrfachen Modifikationen unterworfen:

1) Ob und inwieweit vor dem Antritte der Reise Vorschußzahlungen auf die Heuer zu leisten oder Handgeld zu zahlen, bestimmt in Ermangelung einer Vereinbarung der Ortsgebrauch des Hafens, in welchem der Schiffsmann angemustert wird. [5]) Der Unterschied zwischen Vorschußzahlung und Handgeld beruht darin, daß das Handgeld nicht auf die Heuer in Anrechnung kommt, sondern als Zugabe gezahlt wird.

2) Der Schiffsmann hat sodann einen Anspruch auf Abschlagszahlungen, und zwar

a. bei Zwischenreisen in dem ersten Hafen, in welchem das Schiff ganz oder zum größeren Theile entlöscht wird, sofern bereits sechs Monate seit der Anmusterung verflossen sind, auf die Hälfte der bis dahin verdienten Heuer;

b. bei Ablauf je weiterer sechs Monate nach dieser Auszahlung wiederum auf die Hälfte der seitdem verdienten Heuer. [6])

War die Heuer nicht zeitweise, sondern in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen, so wird die verdiente Heuer mit Rücksicht auf den

---

[1]) S. O. § 27. [2]) Daselbst § 35. [3]) Daselbst § 28. [4]) Daselbst § 36. [5]) Daselbst § 37. [6]) Daselbst § 36.

vollen Heuerbetrag nach Verhältniß der geleisteten Dienste sowie des etwa zurückgelegten Theiles der Reise bestimmt.[1])

Die aus den Heuerverträgen herrührenden Forderungen der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen, ingleichen die Forderungen des Schiffers aus dem Dienstvertrage, welche auf einem nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches als verschollen anzusehenden Schiffe[2]) sich befunden haben, werden fällig mit Ablauf der Verschollenheitsfrist. Das Dienstverhältniß gilt sodann einen halben Monat nach dem Tage für beendet, bis zu welchem die letzte Nachricht über das Schiff reicht. Der Betrag der Forderungen ist dem Seemannsamte des Heimathshafens zu übergeben, welches die Aushändigung an die Empfangsberechtigten, d. i. an die legitimirten Rechtsnachfolger der Schiffsleute, zu vermitteln hat.[3])

Entstehen wegen der Forderungen Streitigkeiten, welche das Seemannsamt nicht gütlich beilegen kann (s. § 33), so bleibt nur übrig, die Be-

---

[1]) S. O. § 67.

[2]) Die Bestimmungen lauten:

Art. 866. Ein Schiff, welches eine Reise angetreten hat, ist als verschollen anzusehen, wenn es innerhalb der Verschollenheitsfrist den Bestimmungshafen nicht erreicht hat, auch innerhalb dieser Frist den Betheiligten keine Nachrichten über dieselbe zugegangen sind.

Die Verschollenheitsfrist beträgt:

1) wenn sowohl der Abgangshafen als der Bestimmungshafen ein europäischer Hafen ist, bei Segelschiffen sechs, bei Dampfschiffen vier Monate;
2) wenn entweder nur der Abgangshafen oder nur der Bestimmungshafen ein nichteuropäischer Hafen ist, falls derselbe diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung und des Kap Horn belegen ist, bei Segel- und Dampfschiffen neun Monate, falls dasselbe jenseits des einen jener Vorgebirge belegen ist, bei Segel- und Dampfschiffen zwölf Monate;
3) wenn sowohl der Abgangs- als der Bestimmungshafen ein nichteuropäischer Hafen ist, bei Segel- und Dampfschiffen sechs, neun oder zwölf Monate, je nachdem die Durchschnittsdauer der Reise nicht über zwei, oder nicht über drei oder mehr als drei Monate beträgt.

Im Zweifel ist die längere Frist abzuwarten.

Art. 867. Die Verschollenheitsfrist wird von dem Tage an berechnet, an welchem das Schiff die Reise angetreten hat. Sind jedoch seit dessen Abgange Nachrichten von demselben angelangt, wird von dem Tage an, bis zu welchem die letzte Nachricht reicht, diejenige Frist berechnet, welche maßgebend sein würde, wenn das Schiff von dem Punkte, an welchem es nach sicherer Nachricht zuletzt sich befunden hat, abgegangen wäre.

[3]) S. O. § 42.

theiligten auf den Rechtsweg zu verweisen. Ergeben sich Zweifel in Betreff der Legitimation der sich zum Empfange Meldenden, welche nicht vom Seemannsamte gelöst werden können, so wird das letztere die von denselben beanspruchten Beträge zu hinterlegen haben.

IV. Eine Erhöhung der Heuer tritt in folgenden Fällen ein:

1) Wenn die Zahl der Mannschaft sich während der Reise vermindert und nicht wieder ergänzt wird, so sind, falls nicht ein anderes bedungen ist, die dadurch ersparten Heuerbeträge unter die verbleibenden Schiffsleute nach Verhältniß ihrer Heuer zu vertheilen. Ein Anspruch auf die Vertheilung findet jedoch nicht statt, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichung herbeigeführt ist und die Effekten des entwichenen Schiffsmannes nicht an Bord zurückgeblieben sind;[1]) denn in letzterem Falle spricht eine starke Vermuthung für die Mitwissenschaft an der Entweichung, und es würde, wollte man in derartigen Fällen den verbleibenden Schiffsleuten einen Anspruch auf Erhöhung der Heuer einräumen, Entweichungen Vorschub geleistet und eine Begünstigung der Mitwisser sanktionirt werden.

Wegen der eventuellen Verpflichtung des Schiffers, die verringerte Mannschaft zu ergänzen, s. § 28, III.

2) In allen Fällen, in welchen ein Schiff länger als zwei Jahre auswärts verweilt, tritt in Ermangelung einer anderweitigen Abrede für den seit zwei Jahren in Dienst befindlichen Schiffsmann eine Erhöhung der Heuer ein, wenn dieselbe nach Zeit bedungen ist, und zwar in folgender Weise:

a. Der Schiffsjunge tritt mit dem Beginne des dritten Jahres in die in der Musterrolle bestimmte oder aus derselben als Durchschnittsbetrag sich ergebende Heuer der Leichtmatrosen und mit dem Beginne des vierten Jahres in die in der Musterrolle bestimmte Heuer des Vollmatrosen ein. Eine Feststellung des Durchschnittsbetrages der Heuern der Leichtmatrosen ist erforderlich, soweit Leichtmatrosen verschiedener Abstufung vorhanden sind, wie z. B. auf größeren Ostseeschiffen die Leichtmatrosen in Halbmänner und Jungmänner abgestuft werden.

b. Der Leichtmatrose erhält mit Beginn des dritten Jahres die in der Musterrolle bestimmte Heuer, verbunden mit dem Range der Vollmatrosen und mit Beginn des vierten Jahres ein Fünftel derselben mehr an Heuer.

---

[1]) S. O. § 40.

c. Für die übrige Mannschaft steigt die in der Musterrolle angegebene Heuer mit Beginn des dritten Jahres um ein Fünftel und mit Beginn des vierten Jahres um ein ferneres Fünftel des ursprünglichen Betrages.[1])

V. Eine verhältnißmäßige Verringerung der Heuer mit Herabsetzung im Range muß sich der Schiffsmann gefallen lassen, wenn sich nach Antritt der Reise herausstellt, daß er zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist.[2]) Macht der Schiffer von seiner desfallsigen Befugniß gegen den Schiffsmann Gebrauch, so hat er die getroffene Anordnung, sobald als thunlich, demselben zu eröffnen, auch in das Schiffsjournal einzutragen, daß und wann dies geschehen. Vor der Eröffnung und Eintragung tritt die Verringerung der Heuer nicht in Wirksamkeit.

Die in Rede stehende Befugniß des Schiffers ist demselben dem Steuermanne gegenüber nicht eingeräumt.[3]) Diese Ausnahme gründet sich darauf, daß die Befähigung des Steuermannes für seine Stellung staatlicherseits festgestellt ist. Sollte sich der Steuermann dennoch als unfähig oder unbrauchbar erweisen, so steht selbstverständlich dem Schiffer das Recht zu, ihn vom Dienste zu suspendiren; er würde sich in diesem Falle sogar verantwortlich machen, wenn er ihn in Funktion läßt.

VI. Wird im Auslande durch Anordnung des Konsuls ein Steuermann an Stelle eines verstorbenen oder zur Wahrnehmung seiner Funktion untauglich gewordenen Schiffers als Schiffsführer eingesetzt (§ 16, III), ohne daß hierbei über den von ihm in der Folge zu beziehenden Lohn etwas bestimmt wird, so hat er, so lange er als Schiffsführer fungirt, Anspruch auf eine nach den Verhältnissen des Falles, eventuell nach richterlichem Ermessen festzusetzende Schiffergage an Stelle der bis dahin von ihm bezogenen Heuer.[4])

VII. Was die Art der Zahlung der Heuer betrifft, so müssen alle Zahlungen der Schiffsleute, wenn nicht ein Anderes vereinbart ist, nach Wahl derselben entweder baar oder mittelst einer auf den Rheder ausgestellten, auf Sicht zahlbaren Anweisung geleistet werden.[5])

---

[1]) S. O. § 41.

[2]) Stellt sich die Untauglichkeit vor Antritt der Reise heraus, so kann der Schiffer den Schiffsmann einfach entlassen. S. O. § 57 Nr. 1.

[3]) Daselbst § 34.

[4]) Erk. des R. O. H. G. vom 27. Januar 1877 (Entsch. Bd. 22, S. 45 ff.).

[5]) S. O. § 38.

VIII. Um die Abrechnung zwischen dem Schiffer und dem Schiffsmanne zu erleichtern und Streitigkeiten über den Betrag der dem letzteren vor oder während der Reise geleisteten Zahlungen zu vermeiden, dienen das Abrechnungsbuch und die Heuerbücher.

1) In das Abrechnungsbuch, welches der Schiffer vor Antritt der Reise anzulegen hat und welches von ihm geführt wird, werden alle auf die Heuer geleisteten Vorschuß- und Abschlagszahlungen, sowie die etwa gegebenen Handgelder eingetragen. Ueber den Empfang jeder Zahlung hat der Schiffsmann in dem Buche Quittung zu leisten.

2) Ferner hat der Schiffer jedem Schiffsmanne, der es verlangt, noch ein besonderes Heuerbuch zu übergeben und darin ebenfalls jede auf die Heuer des Inhabers geleistete Zahlung einzutragen.[1])

B. Beköstigung und Logis.

IX. Dem Schiffsmanne gebührt Beköstigung für Rechnung des Schiffes vom Tage des Dienstantrittes an. Die Kost wird ihm nur zu seinem eigenen Bedarf verabreicht; was er davon nicht verzehrt, fällt dem Proviantbestande des Schiffes wieder zu. Jede anderweite Verfügung über die ihm verabfolgten Speisen und Getränke durch Veräußerung, Vergeudung oder Beiseitebringen wird als gröbliche Verletzung der Dienstpflicht angesehen und als solche, auf Antrag, mit einer Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer, beziehungsweise der doppelten Monatsheuer, an deren Stelle bei nicht zeitweise bedungener Heuer ein entsprechender Geldbetrag tritt, bestraft.[2]) S. das Nähere im § 28, IV.

Was dem Schiffsmanne für den Tag an Speise und Trank mindestens zu verabreichen ist, bestimmt sich nach den dieserhalb erlassenen partikularrechtlichen Vorschriften, im Zweifel nach dem Ortsgebrauche des Heimathshafens. Der Erlaß näherer Vorschriften steht den Landesregierungen im Verordnungswege zu.[3]) Daß man davon Abstand genommen hat, einheitliche Normen in Betreff der Speiserolle aufzustellen, ist begründet durch

---

[1]) S. O. § 39.

[2]) Daselbst §§ 43 u. 84. — Wegwerfen geringer Quantitäten nicht verbrauchter Verpflegungsartikel, wie sie nach den einzelnen Mahlzeiten übrig bleiben, kommt hier nicht in Betracht.

[3]) Daselbst § 45. — Aeltere Speisetaxen existiren für jeden Hafen. Neuere Verordnungen auf Grund dieser Vorschrift sind bisher nur ergangen für Hamburg und Bremen unterm 1. bezw. 15. März 1873 (Hamb. G. S. S. 99 und Bremer G. Bl. S. 41, 42).

die Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse und der Gewöhnung der Seeleute in Betreff der Kost.

Die Verpflegungsgebühr für den Tag muß aus der Musterrolle erhellen.[1])

In Betreff der Verpflichtungen des Schiffers hinsichtlich der Proviantausrüstung und des Beschwerderechts der Schiffsmannschaft wegen ungenügender Verproviantirung des Schiffes s. § 10, II. A.

Auch wenn der Schiffer seiner Verpflichtung für gehörige Verproviantirung gewissenhaft nachgekommen ist, kann doch eine nicht vorausgesehene Verlängerung der Reise oder der Eintritt besonderer Verhältnisse, wie z. B. die Anbordnahme einer größeren Anzahl von Personen von einem anderen in See verunglückten Schiffe, eine Verkürzung der Rationen oder eine sonstige Modifikation der Speiserolle erforderlich machen. In dem Falle eines solchen Nothstandes muß die Mannschaft sich eine Kürzung der Rationen oder eine Aenderung hinsichtlich der Wahl der Speisen und Getränke gefallen lassen. Der Schiffer hat jedoch im Schiffsjournal zu bemerken, wann, aus welchem Grunde und in welcher Weise eine Kürzung oder Aenderung eingetreten ist. Wenn dies versäumt ist, oder wenn die vom Schiffer getroffenen Anordnungen sich als ungerechtfertigt oder durch sein Verschulden herbeigeführt erweisen, so gebührt dem Schiffsmanne eine den erlittenen Entbehrungen entsprechende Vergütung. Ueber diesen Anspruch entscheidet unter Vorbehalt des Rechtsweges das Seemannsamt, vor welchem abgemustert wird.[2])

Der Schiffsmann, welchem der Schiffer grundlos Speise oder Trank vorenthält, kann vor Ablauf der Dienstzeit seine Entlassung fordern.[3]) Der Schiffer aber wird in diesem Falle mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft bestraft.[4]) Eine grundlose Vorenthaltung liegt nicht vor:

a. soweit eine Kürzung nach obigem gerechtfertigt ist;

b. wenn der Schiffer die Schmälerung der Kost als Disziplinarstrafe anordnet.[5])

X. Die Schiffsmannschaft hat Anspruch auf einen ihrer Zahl und der Größe des Schiffes entsprechenden, nur für sie und ihre Effekten bestimmten wohlverwahrten und genügend zu lüftenden Logisraum.[6]) Das Nähere s. im § 10, II. B.

---

1) S. O. § 12. 2) Daselbst § 46. 3) Daselbst § 61 Nr. 1.
4) Daselbst § 99 Nr. 7. 5) Daselbst § 79. 6) Daselbst § 44 und 45.

Kann dem Schiffsmanne in Folge eines Unfalles oder aus anderen Gründen zeitweilig ein Unterkommen auf dem Schiffe nicht gewährt werden, so ist ihm ein anderweitiges angemessenes Unterkommen zu verschaffen.[1])

XI. Ein Exemplar der Seemannsordnung sowie der für das Schiff über Kost und Logis geltenden Vorschriften muß im Volkslogis zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute vorhanden sein. Der Schiffer, welcher es unterläßt, hierfür Sorge zu tragen, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft bestraft.[2])

C. Ansprüche in Fällen von Erkrankung oder Verwundung.

XII. Der nach dem Antritte des Dienstes erkrankte oder verwundete Schiffsmann hat von dem Rheder zu beanspruchen: die Kosten der Verpflegung und Heilung, die Heuer bis zu einem gewissen Termin und je nach den Umständen außerdem freie Zurückbeförderung beziehungsweise eine besondere Belohnung.[3])

a. Der Rheder trägt die Kosten der Verpflegung und Heilung:

1) wenn der Schiffsmann wegen der Krankheit oder Verwundung die Reise nicht antritt, bis zum Ablaufe von drei Monaten seit der Erkrankung oder Verwundung;

2) wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe nach einem deutschen Hafen zurückkehrt, bis zum Ablaufe von drei Monaten seit der Rückkehr des Schiffes;

3) wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe zurückkehrt, die Rückreise des Schiffes jedoch nicht in einem deutschen Hafen endet, bis zum Ablaufe von sechs Monaten seit der Rückkehr des Schiffes;

4) wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen werden mußte, bis zum Ablaufe von sechs Monaten seit der Weiterreise des Schiffes.

b. Die Heuer bezieht der erkrankte oder verwundete Schiffsmann:

1) wenn er die Reise nicht antritt, bis zur Einstellung des Dienstes;

2) wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe zurückkehrt, bis zur Beendigung der Rückreise;

---

[1]) S. O. § 44. [2]) Daselbst §§ 108 und 99 Nr. 8.

[3]) Daselbst §§ 48, 49.

3) wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen werden mußte, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verläßt.

c. Ist der Schiffsmann bei der Vertheidigung des Schiffes beschädigt, so hat er überdies auf eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung Anspruch. [1])

d. Endlich gebührt ihm, falls er nicht mit dem Schiffe nach dem Hafen zurückkehrt, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, freie Zurückbeförderung nach diesem Hafen (s. § 30, IV) oder nach Wahl des Schiffers eine entsprechende Vergütung.

XIII. Die vorgedachten Ansprüche sind grundsätzlich unabhängig davon, ob der Schiffsmann sich die Krankheit oder Beschädigung im Dienste oder außerhalb desselben, durch eigenes Verschulden oder ohne ein solches zugezogen hat. Nur wenn die Veranlassung eine unerlaubte Handlung oder die Krankheit eine syphilitische ist, fallen die Ansprüche weg. [2]) Es steht diese Einschränkung im engen Zusammenhange mit der Vorschrift, daß der Schiffer in derartigen Fällen den Schiffsmann vor Ablauf der Dienstzeit entlassen kann. [3]) S. § 30, VIII. 4.

§ 30.

Dauer und Beendigung des Dienstverhältnisses.

I. Das durch den Heuervertrag begründete Dienstverhältniß endigt, abgesehen von dem Falle der Kollision zweier Heuerverträge (§ 26, V):

1) mit Ablauf der im Heuervertrage festgesetzten Zeit, und falls eine solche nicht bestimmt ist, mit erfolgter Rückreise; [4])
2) mit dem Verluste des Schiffes; [5])
3) mit dem Tode des Schiffsmannes; [6])
4) mit der Entlassung des Schiffsmannes vor Ablauf der Dienstzeit; [7])
5) durch willkürliche Lösung.

---

[1]) Wegen der den Erben eines bei solcher Vertheidigung getödteten Schiffsmannes zustehenden Ansprüche s. § 30, VI.

[2]) S. O. § 50. [3]) Daselbst § 57, Ziffer 4. [4]) Daselbst §§ 54, 55.

[5]) Daselbst § 56. [6]) Daselbst § 51. [7]) Daselbst §§ 57 bis 64.

A. Die reguläre Dauer des Dienstverhältnisses.

II. Der Schiffsmann ist verpflichtet, während der ganzen Dauer der Reise, einschließlich etwaiger Zwischenreisen, bis zur Beendigung der Rückreise im Dienste zu verbleiben, wenn in dem Heuervertrage nicht ein Anderes bestimmt ist, [1]) und nach Beendigung der Reise kann er seine Entlassung nicht früher verlangen, als bis die Ladung gelöscht, das Schiff gereinigt und im Hafen oder an einem anderen Orte festgemacht, auch die etwa erforderliche Verklarung abgelegt ist. [2]) Der Schiffsmann ist nämlich verpflichtet, auf Verlangen bei der Verklarung mitzuwirken und seine Aussage eidlich zu bestärken, und zwar gegen Zahlung der etwa erwachsenden Reise- und Versäumnißkosten. [3])

III. Unter Rückreise im Sinne der vorgedachten Regel ist die Reise nach dem Hafen zu verstehen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat. Wenn jedoch das Schiff von einem nichteuropäischen Hafen oder von einem Hafen des Schwarzen oder des Azowschen Meeres kommt und dasselbe seine Ausreise von einem deutschen Hafen angetreten hat, so gilt auch jede der nachstehend bezeichneten Reisen als Rückreise, falls der Schiffer spätestens alsbald nach der Ankunft die Reise der Schiffsmannschaft gegenüber für beendigt erklärt:

1) die Reise nach jedem anderen deutschen Hafen,
2) die Reise nach einem außerdeutschen Hafen der Nordsee oder nach einem Hafen des Kanals oder Großbritanniens,
3) sofern das Schiff seine Ausreise von einem Hafen der Ostsee angetreten hat, auch die Reise nach einem außerdeutschen Hafen der Ostsee oder nach einem Hafen des Sundes oder des Kattegats.

Endet die Rückreise nicht in dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, so hat der Schiffsmann Anspruch auf freie Zurückbeförderung (IV) nach diesem Hafen und auf Fortbezug der Heuer während der Reise oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung. [4])

IV. Der Anspruch auf freie Zurückbeförderung umfaßt auch den Unterhalt während der Reise. Diesem Anspruche wird genügt, wenn dem Schiffsmanne, welcher arbeitsfähig ist, mit Genehmigung des Seemannsamtes ein seiner früheren Stellung entsprechender und durch angemessene

---

[1]) S. O. § 54. [2]) Daselbst § 55. [3]) Daselbst § 33.
[4]) Daselbst § 54.

Heuer zu vergütender Dienst auf einem deutschen Kauffahrteischiffe nachgewiesen wird, welches nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder nach einem demselben nahe belegenen Hafen geht; letzteren Falles unter Gewährung der entsprechenden Vergütung für die weitere Zurückbeförderung bis zu dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat. Ist der Schiffsmann kein Deutscher, so wird ein Schiff seiner Nationalität einem deutschen Schiffe gleichgeachtet. [1]) Die Zustimmung des Seemannsamtes soll dazu dienen, den Schiffsmann gegen die Aufdringung eines in irgend einer Beziehung nicht angemessen erscheinenden Dienstverhältnisses zu schützen.

B. Bei Verlust des Schiffes.

V. Der Heuervertrag endet, wenn das Schiff durch einen Zufall dem Rheder verloren geht, insbesondere

1) wenn es verunglückt;
2) wenn es als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig condemnirt (s. § 10, II) und in dem letzteren Falle ohne Verzug öffentlich verkauft wird;
3) wenn es geraubt wird;
4) wenn es aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt wird.

Dem Schiffsmanne gebührt in diesen Fällen

a. die verdiente Heuer; [2])

b. freie Zurückbeförderung (A. IV) nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder nach Wahl des Schiffers eine entsprechende Vergütung. [3])

Zur Mitwirkung bei der Verklarung gegen Zahlung der etwa erwachsenden Reise- und Versäumnißkosten ist der Schiffsmann auch noch nach dem Verluste des Schiffes verpflichtet. [4])

C. Tod des Schiffsmannes.

VI. Stirbt der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes, so hat der Rheder

1) die bis zum Todestage verdiente Heuer [5]) zu zahlen,

---

1) S. O. §§ 65, 66 2) S. auch daselbst § 67. 3) Daselbst § 56.
4) Daselbst § 33. 5) S. auch daselbst § 67.

2) die Bestattungskosten zu tragen, und außerdem
3) in dem Falle, daß der Tod bei der Vertheidigung des Schiffes erfolgt ist, eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung zu entrichten.[1])

Die Voraussetzung für diesen letzteren Anspruch ist, daß der Tod des Schiffsmannes in Folge seiner Mitwirkung bei der Vertheidigung eingetreten ist; selbstredend handelt es sich keineswegs bloß um den Fall, wo ein Schiffsmann während der Aktion getödtet ist.

D. Entlassung vor Ablauf der Dienstzeit in Gemäßheit des Gesetzes.

VII. Abgesehen von den in dem Heuervertrage etwa bestimmten Fällen und dem Rücktrittsrechte des Schiffers in dem Falle, daß der Schiffsmann nach erfolgter Anmusterung den Dienstantritt länger als vierundzwanzig Stunden verzögert (§ 28, II), hat unter gewissen Voraussetzungen der Schiffer das Recht, den Schiffsmann vor Ablauf der Dienstzeit zu entlassen und beziehungsweise der Schiffsmann einen Anspruch auf vorzeitige Entlassung.

VIII. Der Schiffer kann den Schiffsmann vor Ablauf der Dienstzeit entlassen:[2])

1) So lange die Reise noch nicht angetreten ist, wenn der Schiffsmann zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist. Ergiebt sich die Untauglichkeit erst nach Antritt der Reise, so ist der Schiffer nur befugt, den Schiffsmann, mit Ausschluß des Steuermannes, im Range und Lohn herabzusetzen (§ 29, V).

2) Wegen grober Dienstvergehen. Als solche werden beispielsweise aufgeführt: wiederholter Ungehorsam, fortgesetzte Widerspenstigkeit und Schmuggelei; im übrigen wird der Schiffer in jedem einzelnen Falle zu ermessen haben, ob ein grobes Dienstvergehen vorliegt. Unbedenklich fallen unter diesen Begriff die schweren Vergehungen gegen die Pflichten der Unterordnung,[3]) ferner solche vorsätzliche Handlungen oder Unterlassungen des Schiffsmannes, welche das Schiff, die an Bord befindlichen Personen oder die Ladung gefährden. Keinesweges sind die im § 84 der Seemannsordnung aufgeführten gröblichen Verletzungen der Dienstpflicht als grobe

---

[1]) S. O. § 51. [2]) Daselbst § 57. [3]) §§ 86 bis 92 daselbst.

Dienstvergehen im Sinne der hier in Rede stehenden Vorschrift aufzufassen; es folgt dies schon aus der abweichenden Exemplifizirung. Ebenso wie hiernach einfacher Ungehorsam nicht geeignet ist, die vorzeitige Entlassung zu begründen, sondern erst wiederholter Ungehorsam, so wird man es auch für berechtigt erachten, wenn der Schiffer einen Schiffsmann, der sich fortgesetzt betrinkt, oder einen solchen, der jede Gelegenheit benutzt, heimlich von Bord zu gehen, aus dem Dienste entläßt.

3) Wenn der Schiffsmann des Diebstahls, des Betruges, der Untreue, der Unterschlagung, der Hehlerei oder der Fälschung oder einer nach dem Reichsstrafgesetzbuche mit Zuchthaus bedrohten Handlung sich schuldig macht; hinsichtlich der letzteren macht es keinen Unterschied, ob die Handlung nur mit Zuchthaus oder alternativ beziehungsweise für den Fall des Vorhandenseins mildernder Umstände mit einer anderen Freiheitsstrafe bedroht ist.[1])

4) Wenn der Schiffsmann mit einer syphilitischen Krankheit behaftet ist, oder wenn er durch eine unerlaubte Handlung eine Krankheit oder Verwundung sich zuzieht, welche ihn arbeitsunfähig macht. Als eine solche unerlaubte Handlung würde z. B. eine Schlägerei, in welche der Schiffsmann nicht ohne sein Verschulden hineingezogen worden ist, zu erachten sein.

5) Wenn die Reise, für welche der Schiffsmann geheuert war, wegen Krieg, Embargo oder Blockade oder wegen eines Ausfuhr- oder Einfuhrverbotes oder wegen eines anderen, Schiff oder Ladung betreffenden Zufalles nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann.

Die Entlassung sowie der Grund derselben muß, sobald es geschehen kann, dem Schiffsmanne angezeigt und in den Fällen der Ziffern 2, 3 und 4 in das Schiffsjournal eingetragen werden. Diese Vorschrift soll zur Sicherung des Schiffsmannes dagegen dienen, daß nicht ein früher unbeachtet gelassener Grund zur Entlassung seitens des Schiffers gelegentlich wieder hervorgesucht wird.

Dem Schiffsmanne gebührt:

a. in den Fällen der Ziffern 1 bis 4 nur die verdiente Heuer;[2])

b. in den Fällen der Ziffern 5, wenn er nach Antritt der Reise entlassen wird, neben der verdienten Heuer auch freie Zurückbeförderung nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder nach Wahl des Schiffers eine entsprechende Vergütung.[3])

---

[1]) Wegen der Berechtigung des Schiffers zur Festnahme des Schiffsmannes in solchen Fällen s. § 32, VII.

[2]) Vgl. S. O. § 67.

[3]) Daselbst § 58.

IX. Der Schiffsmann kann vor Ablauf der Dienstzeit seine Entlassung fordern:[1])

1) wenn sich der Schiffer einer schweren Verletzung seiner ihm gegen denselben obliegenden Pflichten, insbesondere durch Mißhandlung oder durch grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank, schuldig macht; hierunter ist auch eine ungerechtfertigte Schmälerung der dem Schiffsmanne zustehenden Ration zu verstehen;[2]) macht ein anderer Vorgesetzter sich eines groben Mißbrauches seiner Dienstgewalt gegen einen untergebenen Schiffsmann schuldig, so berechtigt das den letzteren nicht, seine Entlassung zu fordern, falls der betreffende Vorgesetzte nicht etwa in der Funktion als Stellvertreter des Schiffers gehandelt hat; s. auch § 31, IV;

2) wenn das Schiff die Flagge wechselt; ein Wechsel in der Person des Schiffers dagegen ändert nichts in dem Dienstverhältnisse, ebensowenig ein solcher in der Person des Rheders, falls dadurch nicht etwa das Recht, die deutsche Flagge zu führen, verloren geht; (s. § 8);

3) wenn nach Beendigung der Ausreise eine Zwischenreise beschlossen, oder wenn eine Zwischenreise beendigt ist, sofern seit dem Dienstantritte zwei oder drei Jahre, je nachdem das Schiff in einem europäischen Hafen, welchem die nichteuropäischen Häfen des Mittelländischen, des Schwarzen und des Azowschen Meeres gleichgestellt sind, oder in einem nichteuropäischen Hafen sich befindet, verflossen sind, ausgenommen:

a. wenn der Schiffsmann für eine längere als die daselbst angegebene Zeit sich verheuert hat; die Verheuerung auf unbestimmte Zeit oder mit der allgemeinen Bestimmung, daß nach Beendigung der Ausreise der Dienst für alle Reisen, welche noch beschlossen werden möchten, fortzusetzen sei, wird als Verheuerung auf solche Zeit nicht angesehen;

b. sobald die Rückreise angeordnet ist.[3])

Abweichend von der Vorschrift des Handelsgesetzbuches können im Wege der Landesgesetzgebung die vorgedachten Entlassungsgründe eine Ausdehnung nicht erfahren.[4])

---

[1]) S. O. § 61.

[2]) Meves a. a. O. S. 38.

[3]) S. O. § 62.

[4]) Nach dem auf Art. 547 H. G. B. beruhenden preußischen G. vom 26. März 1864, betreffend die Verhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen (§ 34), konnte der Schiffsmann seine Entlassung auch fordern, wenn

Aus anderen als den in der Seemannsordnung bezeichneten Gründen kann der Schiffsmann seine Entlassung nicht fordern.

Das Reichsoberhandelsgericht hat freilich in dem Erkenntniß vom 4. Januar 1873 [1]) mit Bezug auf Artikel 547 des Handelsgesetzbuches die entgegengesetzte Anschauung zur Geltung gebracht, und, unter Hinweis auf die Berathungsprotokolle, ausgeführt, daß für die Beurtheilung der Berechtigung anderer Gründe, wegen derer ein Schiffsmann seine Entlassung fordern könne, die allgemeinen Grundsätze des Rechts maßgebend seien. Hiervon ausgegangen, ist in dem Urtheile die Frage, ob ein Schiffsmann, welcher sich in Friedenszeiten verheuert hat, nach ausgebrochenem Kriege wegen drohender Kriegsgefahr die Fortsetzung der Reise verweigern könne, bejaht worden.[2])

---

er Gelegenheit fand, die Führung eines Schiffes zu erlangen und diese Gelegenheit ihm durch die Fortsetzung des Dienstes verloren gegangen wäre, und ferner, wenn er zur Prüfung als Schiffer oder Steuermann verstattet worden war — vorausgesetzt jedoch, daß er einen geeigneten Ersatzmann stellte, welcher unter denselben Bedingungen sich zu verheuern bereit war. — Nach älteren Seerechten konnte ein Schiffsmann auch seine Entlassung fordern, wenn er sich verheirathen wollte, wenn er ein Gelübde abgelegt hatte, auf Grund dessen er eine Wallfahrt machen mußte u. s. w.

[1]) Entsch. Bd. 8, S. 341 ff.

[2]) Zur Begründung wird näher ausgeführt: „Die Kläger (der Steuermann und andere Schiffsleute), welche sich schon Ende März 1870 für das Schiff „Providentia" verheuert hatten, waren dadurch nach Art. 1 der Rostocker Musterrolle zwar an sich verpflichtet, ihren Dienst so lange fortzusetzen, bis das Schiff in seinen Heimathshafen zurückgekehrt sein werde. Da dieser Heuervertrag aber in Friedenszeiten abgeschlossen war, so hatten sie sich auch nur zu einem solchen Schiffsdienste, wie ihn der ordentliche Schifffahrtsbetrieb in Friedenszeiten mit sich bringt, verbindlich gemacht. Sie hatten sich daher zwar wohl allen damit gewöhnlich verbundenen Gefahren der Schifffahrt, zu welchen auch die der Piraterie gehören kann, unweigerlich zu unterziehen. Nachdem aber im Juli 1870 der Krieg zwischen Deutschland und Frankreich ausgebrochen war, und notorisch unbestrittenermaßen noch im Dezember 1870, als das Schiff von Kopenhagen nach Aberdeen abgehen sollte, französische Kriegsschiffe in der Nordsee kreuzten, welche auf deutsche Handelsschiffe Jagd machten und nicht nur die genommenen Schiffe aufbrachten, sondern auch deren Mannschaften nach Frankreich abführten, wo sie als Kriegsgefangene behandelt wurden, war unter diesen Umständen der Kapitän A. als Führer des Schiffes nicht berechtigt, von den Klägern eine Fortsetzung der Reise zu verlangen, durch welche dieselben mindestens der nahe liegenden Gefahr, in Kriegsgefangenschaft zu gerathen und darin auf eine nicht vorauszusehende Zeit zu verbleiben, ausgesetzt worden wären, außerdem aber den Verlust ihrer ganzen, auch der schon verdienten, Heuer riskirt hätten, da dieselbe nach Art. 784 des H. G. B. nicht

Die Entscheidungsgründe, deren spezialrechtliche Unterlage dadurch, daß an Stelle des vierten Titels des fünften Buches des Handelsgesetzbuches

---

einmal versichert werden kann und der Rheder persönlich dafür nach Art. 453 des H. G. B., wenn das Schiff aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt wird, nur insofern haftet, als ihn ein Verschulden an dem Verluste des Schiffes trifft. Diese mit der beabsichtigten Fortsetzung der Reise verbundene besondere Gefahr für Leib und Gut der Mannschaft ließ sich bei Eingehung des Heuervertrages unmöglich voraussehen und schloß eine wesentliche Veränderung und Erschwerung der von der Mannschaft vertragsmäßig übernommenen Verpflichtungen in sich, welcher sich diese nach den, in Ermangelung spezieller seerechtlicher Bestimmungen hier zur Anwendung kommenden, allgemeinen Grundsätzen über die Dienstmiethe nicht zu unterziehen brauchte. Vergl. L. 22 Cod. de loc. et cond. (4, 65). L. 27 § 1 D. loc. cond. (19, 2). L. 28 und 33 D. de damno inf. (39, 2). Daß andererseits auch die Rhederei Schiff und Fracht bei der beabsichtigten Fortsetzung der Reise aufs Spiel gesetzt haben würde, kann hiergegen schon deshalb nicht in Betracht kommen, weil sie ihrerseits gegen die drohende Kriegsgefahr, welche überdies nur das Vermögen und nicht die Person der Mitrheder betraf, Versicherung nehmen konnte. Eben so wenig entscheidend für das Gegentheil ist aber auch der Umstand, daß der Kapitän A. bereit war, sich für seine Person der drohenden Gefahr auszusetzen, denn auf die rechtliche Stellung der Mannschaft konnte dieser .... Entschluß keinen Einfluß ausüben. Dagegen könnte zwar noch in Frage kommen, ob die Kläger, deren Rechtsverhältniß zum Schiffer allerdings nicht lediglich auf einer Dienstmiethe beruhte, da sie als Schiffsleute dem Schiffer Gehorsam schuldeten und dessen Disziplinargewalt unterworfen waren (Art. 533 des H. G. B.), nach Abs. 4 des Art. 547 und nach Art. 537 zur Fortsetzung der Reise nicht deshalb verpflichtet gewesen wären, weil ihr Schiffer, wenngleich unberechtigter Weise, dies von ihnen verlangte und der norddeutsche Konsul in Kopenhagen sie in dem Sinne beschieden hatte, daß sie trotz der zu befürchtenden Kriegsgefangenschaft inhalts der Musterrolle zur Fortsetzung der Reise verpflichtet seien. Denn nach diesen Bestimmungen darf der Schiffsmann, welcher in einem anderen Lande seine Entlassung fordert, nicht ohne Genehmigung des zuständigen Konsuls seinen Dienst verlassen und haben sowohl der Schiffsmann als der Schiffer die Entscheidung des Konsuls einstweilen zu befolgen, vorbehaltlich der Befugniß, nach Beendigung der Reise ihre Rechte vor der zuständigen Behörde geltend zu machen (vergl. auch die hiermit übereinstimmenden Art. 30 und 33 der Rostocker Musterrolle). Allein im vorliegenden Falle haben die Kläger ihrerseits auch nach der Darstellung der Beklagten weder die Aufhebung des Dienstvertrages verlangt noch ihren Dienst einseitig und gegen den Befehl des Schiffers oder Konsuls verlassen, auch ihre Dienste nicht überhaupt, sondern nur für die vom Schiffer beabsichtigte Fortsetzung der Reise verweigert und sind dann mit Billigung des Konsuls ihrerseits durch den Schiffer entlassen, welcher es bei der auch dem Konsul gegenüber fortgesetzten Weigerung der Kläger vorzog, andere Leute an Stelle der Kläger zu heuern, anstatt die letzteren auf Grund der ihm durch Art. 532 des H. G. B.

die Seemannsordnung getreten ist, eine wesentliche Aenderung nicht erlitten hat, erscheinen nicht überzeugend, wohl aber geeignet, in das Rechtsgebiet der Verhältnisse der Schiffsmannschaft eine Unsicherheit hineinzutragen, welche um so bedenklicher ist, als in derartigen praktischen Fällen zunächst in der Regel eine mit der Anwendung und Auslegung des in Betracht kommenden Landesrechts wenig oder gar nicht vertraute Behörde die vorläufige Entscheidung zu treffen genöthigt ist. Wenn in dem Erkenntniß auch darauf hingewiesen wird, wie es doch z. B. selbstverständlich, wenngleich nicht im Gesetze vorgesehen, sei, daß ein Schiffsmann, welcher sich für eine festbestimmte Reise verheuert habe, die Entlassung fordern könne, wenn eine ganz andere Reise gemacht werden solle, da keinem Kontrahenten zustehe, den Vertragsgegenstand zu ändern, so kann das hier nicht in Betracht kommen, weil eine andere Reise, als diejenige, für welche sich der Schiffsmann verheuert hat, eben nicht Gegenstand eines zwischen ihm und dem Schiffer abgeschlossenen Heuervertrages ist, und eine rechtliche Verpflichtung des ersteren, eine solche andere Reise mitzumachen, überhaupt nicht bestanden hat. Es kann endlich auch nicht außer Erwägung bleiben, daß das Gesetz dem Schiffer ausdrücklich das Recht eingeräumt hat, den Schiffsmann vor Ablauf der Dienstzeit zu entlassen, wenn die Reise wegen Krieg nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann; eine reciproke Befugniß des Schiffsmannes, seine Entlassung zu fordern, hätte hiernach, wenn man sie als legal anerkennen wollte, füglich ebenfalls ausgesprochen werden müssen. Das preußische Obertribunal hatte seiner Zeit die Berechtigung des Schiffsmannes, nach Antritt der Reise von dem Heuervertrage wegen eingetretener Kriegsgefahr zurückzutreten, nicht anerkannt. In dem betreffenden Beschlusse von 5. Mai 1871 [1]) wird die entgegenstehende, der vorgedachten Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts entsprechende Auffassung der Kreisgerichtsdeputation zu Swinemünde und des Appellationsgerichts zu Stettin als rechtsirrthümlich kritisirt. Denselben Standpunkt hat das Ober-

---

ertheilten Ermächtigung mit Hülfe des Konsuls zwangsweise zur Erfüllung der ihnen nach dem Bescheide des Konsuls obliegenden Verpflichtung anzuhalten. Es kann daher unentschieden bleiben, ob die Kläger sich nicht dem ihnen durch den Konsul gewordenen Bescheide gegenüber in einem Nothstande befanden, der ihr Verhalten als gerechtfertigte Selbsthülfe erscheinen ließe, da ihnen nach Art. 537 Abs. 1 ib. das Anrufen der dänischen Behörden untersagt war und die Befolgung der Entscheidung des Konsuls für die Kläger gerade die Gefahr herbeigeführt haben würde, welcher sie sich mit Recht nicht ausgesetzt wissen wollten."

[1]) Entsch. Bd. 66, Kriminalsachen S. 9 ff.

gericht zu Hamburg in einem Erkenntniß vom 19. Januar 1871, dem Vorerkenntniß der Hamburger Schifferalten vom 16. Dezember 1870 gegenüber, vertreten; die letztere Behörde hatte angenommen, daß die Schiffsmannschaft nicht verpflichtet sei, sich dem Risiko der Kriegsgefahr auszusetzen. [1]) Lewis erachtet die Auffassung des Reichsoberhandelsgerichts für zutreffend, [2]) während Meves von der entgegengesetzten ausgeht. [3])

Im Auslande darf der Schiffsmann, welcher seine Entlassung fordert, außer in dem Falle eines Flaggenwechsels, bei Vermeidung einer Geldstrafe bis zu dem Betrage einer Monatsheuer, nicht ohne Genehmigung eines Seemannsamtes den Dienst verlassen. Erkennt das Seemannsamt auf den Widerspruch des Schiffers gegen die Forderung des Schiffsmannes nicht an, daß ein berechtigter Grund zu dem Anspruche auf Entlassung vorliegt, so wird dasselbe die Genehmigung versagen und der Schiffsmann hat sich dem einstweilen zu fügen.[4])

Was die Ansprüche des Schiffsmannes anbetrifft, welcher in Gemäßheit der vorgedachten Bestimmungen seine Entlassung zu fordern berechtigt ist, so gebührt ihm in dem Falle der Ziffer 3 nicht mehr als die verdiente Heuer. [5]) In den Fällen der Ziffern 1 und 2 regeln sich seine Ansprüche wie folgt: [6])

a. Erfolgt die Entlassung vor Antritt der Reise, so behält er als Entschädigung die etwa empfangenen Hand- und Vorschußgelder, soweit dieselben den üblichen Betrag nicht übersteigen. Sind Heuer und Vorschußgelder nicht gezahlt, so hat er als Entschädigung die Heuer für einen Monat zu fordern.

b. Ist die Entlassung erst nach Antritt der Reise erfolgt, so hat der Schiffsmann Anspruch

---

[1]) Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, Bd. 18 S. 572 bis 575.

[2]) Lewis, Note 3 zu § 61 S. O. (I. S. 163, 164).

[3]) a. a. O. S. 53. — S. auch die Erörterungen in den Verhandlungen des D. R. V. Jahrg. 1871, S. 113 bis 116, woselbst auf die mißlichen Konsequenzen hingewiesen ist, welche sich ergeben, falls man den Schiffsmann von der Verpflichtung, die Reise fortzusetzen, entbinden will, wenn das Schiff wegen Blockade oder Krieg in einen Nothhafen eingelaufen ist.

[4]) S. O. §§ 64, 83, 105.

[5]) Daselbst § 63.

[6]) Daselbst §§ 63, 59, 60.

α. auf freie Zurückbeförderung (IV) nach dem Ausreisehafen oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende Vergütung;

β. auf die verdiente Heuer (§ 29 A);

γ. daneben auf die Heuer für zwei oder vier Monate, je nachdem er in einem europäischen Hafen (oder in einem Hafen des Mittelländischen, Schwarzen oder Azowschen Meeres) oder in einem nichteuropäischen Hafen entlassen worden ist, jedoch nicht mehr, als er erhalten haben würde, wenn er erst nach Beendigung der Reise entlassen worden wäre. Zur Ermittelung der Heuer für einzelne Monate wird in diesen Fällen die durchschnittliche Dauer der Reise einschließlich der Landungs- und Löschzeit unter Berücksichtigung der Beschaffenheit des Schiffes in Ansatz gebracht und danach die Heuer für die einzelnen Monate berechnet. [1])

Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welche bezüglich der Berechnung zu Ziffer 3 sich daraus ergeben, daß zur Zeit der Entlassung die fernere Dauer der Reise sich nicht mit Sicherheit und oft nur nach mehr oder minder wahrscheinlichen Vermuthungen berechnen läßt, hat das Gesetz für die am häufigsten vorkommenden Fälle, nämlich für diejenigen, in welchen der Endhafen ein deutscher Hafen und das Schiff ein Segelschiff ist, gewisse Normen aufgestellt, welche die für die fernere Dauer der Reise zu rechnende Zeit ein für allemal festsetzen. [2]) Es soll nämlich, wenn jene Vorschrift Anwendung findet, und der Schiffsmann nach Beendigung der Reise in einem deutschen Hafen entlassen worden wäre, um die ihm außer der verdienten Heuer gebührende Heuer zu bestimmen, die Reise eines Segelschiffes gerechnet werden:

von Häfen:	nach Häfen der Nordsee (Monaten)	nach Häfen der Ostsee (Monaten)
1) der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite und des Kanals zu	1	$1^1/_2$
2) der Ostsee und der angrenzenden Gewässer zu	$1^1/_2$	1
3) in Europa außerhalb des Englischen Kanals und bis zur Straße von Gibraltar mit Einschluß der Azoren, sowie der Nordsee über den 61. Grad nördlicher Breite hinaus und außerhalb der Nordsee bis zum Nordkap einschließlich zu	$1^1/_2$	2
4) des Mittelmeeres, des Schwarzen und Azowschen Meeres zu	2	2

[1]) S. O. § 67. [2]) Daselbst § 60.

von Häfen:	nach Häfen der Nordsee Monaten	nach Häfen der Ostsee Monaten
5) in Europa, östlich des Nordkaps zu	2	2
6) der Ostküste Amerikas von Quebeck bis Rio de Janeiro einschließlich zu	2	$2^1/_2$
7) südlich von Rio de Janeiro bis Kap Horn einschließlich zu	$2^1/_2$	3
8) der Westküste Amerikas von Kap Horn bis Panama einschließlich zu	$3^1/_2$	4
9) der Westküste von Afrika nördlich vom Aequator einschließlich der Kanarischen und Kapverdischen Inseln zu	2	$2^1/_2$
10) südlich vom Aequator bis zum Kap der guten Hoffnung einschließlich zu	$2^1/_4$	$2^3/_4$
11) jenseits des Kap der guten Hoffnung, diesseits des Kap Komorin mit Einschluß des Rothen Meeres und des Persischen Golfs zu	$3^1/_2$	4
12) von den sonstigen, vorstehend nicht mit einbegriffenen Häfen zu	4	4

In allen anderen Fällen muß die besonders zu gewährende Heuer durch freie Vereinbarung, oder, wenn eine solche, beziehungsweise nach gütlichem Ausgleichversuche seitens des Seemannsamtes, nicht erzielt wird, im Rechtswege bestimmt werden.

E. Willkürliche Lösung.

a. Von Seiten des Schiffers.

X. Wird der Schiffsmann aus anderen als den unter VIII aufgeführten Gründen, also ohne gesetzlichen Grund, von dem Schiffer entlassen, so hat er dieselben Ansprüche, als wenn er in den Fällen unter IX Ziffer 1 und 2 seine Entlassung gefordert hätte.[1]) War der Schiffsmann auf Lebenszeit engagirt, so regelt sich in solchen Fällen sein Entschädigungsanspruch nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen.

XI. Als eine besonders qualifizirte Rechtsverletzung erscheint das sogenannte Abandonniren eines Schiffmannes im Auslande. Es gelten hierüber folgende Vorschriften:[2])

1) Der Schiffer darf einen Schiffsmann im Auslande nicht ohne Genehmigung des Seemannsamtes zurücklassen. Es ist dabei ohne Belang,

---

[1]) S. O. §§ 59, 60. [2]) Daselbst §§ 71 und 98.

ob der Schiffer ein Deutscher ist oder ein Ausländer, ob er mit seiner Zurücklassung einverstanden ist oder nicht.[1]) Auch eine Zurücklassung unter Gewährung der für das demnächstige weitere Fortkommen erforderlichen Mittel ist unstatthaft.

2) Zuwiderhandeln gegen diese Vorschrift ist mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark, Haft oder Gefängniß bis zu drei Monaten bedroht.

3) Wenn für den Fall der Zurücklassung eine Hülfsbedürftigkeit des Schiffsmannes zu besorgen ist, so kann das Seemannsamt die Ertheilung der Genehmigung davon abhängig machen, daß der Schiffer gegen den Eintritt der Hülfsbedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherheit leistet.

In Betreff der Zulässigkeit der Ueberweisung von Schiffsleuten, welche eine schwere Strafthat begangen haben, in dringenden Fällen an eine fremde Behörde, unter Vorbehalt der Anzeige an das Seemannsamt, s. § 32.

b. Von Seiten des Schiffsmannes.

XII. Es handelt sich hier, im Gegensatze zu den Fällen, wo ein Schiffsmann seine Entlassung zu fordern berechtigt ist, zur Aufgabe seiner Dienststellung aber der Genehmigung eines Seemannsamtes bedarf (IX), um die Fälle der eigenmächtigen unberechtigten Dienstentziehung, verbunden mit der Absicht, die durch den Heuervertrag übernommene Dienstverpflichtung überhaupt oder fernerhin nicht zu erfüllen. Bloße Arbeitsverweigerung steht einer solchen Dienstentziehung keineswegs gleich.[2]) Die Entweichung charakterisirt sich als Vertragsbruch, beziehungsweise verbunden mit strafbarem Eigennutz.

Die besondere Art des Vertragsverhältnisses und die Abhängigkeit mannigfacher Interessen von der Erfüllung der durch den Schiffsmann übernommenen Dienstverpflichtung, insbesondere auch die durch das öffentliche Interesse bedingte Nothwendigkeit gehöriger Bemannung des Schiffes, und die Schädigung, welche der Seeschifffahrtsverkehr überhaupt bei Entweichungen in größeren Dimensionen erleiden kann, haben von jeher derartige Entweichungen, auch wenn sie sich lediglich als Vertragsbruch darstellen, der strafrechtlichen Ahndung unterstellt.

---

[1]) Diese Gleichstellung der verschiedenen Fälle weicht von den früheren Bestimmungen des preußischen Rechts und desjenigen anderer Staaten ab.

[2]) Erk. des R. O. H. G. vom 14. Dezember 1871 (Entsch. Bd. 4 S. 288 ff.).

Die Seemannsordnung hat diesen Standpunkt festgehalten und drei Abstufungen aufgestellt.[1])

1) Ein Schiffsmann,[2]) welcher nach Abschluß des Heuervertrages, aber bevor das Vertragsverhältniß in Wirksamkeit getreten ist, unabhängig davon, ob die Anmusterung bereits erfolgt war oder nicht,[3]) sich verborgen hält, um sich dem Antritte des Dienstes zu entziehen, wird mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark bestraft. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein. Zur Stellung des Antrages, hinsichtlich deren die §§ 61 bis 65 des Reichsstrafgesetzbuches und 156 der Strafprozeßordnung Anwendung finden, welcher mithin innerhalb einer dreimonatlichen Frist von dem Tage der Kenntniß von der strafbaren Handlung ab zu stellen ist und nicht zurückgenommen werden kann, ist sowohl der Schiffer beziehungsweise dessen Stellvertreter, als auch der Rheder berechtigt, der erstere, weil er, als Repräsentant des Rheders, den Heuervertrag selbstständig abschließt, der letztere, weil seine Interessen verletzt sind und der Schiffsmann sich nicht für den Schiffer, sondern für das Schiff verheuert.[4])

2) Wenn ein Schiffsmann, um sich der Fortsetzung des Dienstes zu entziehen, entläuft oder sich verborgen hält,[5]) so tritt Geldstrafe bis zu

---

1) S. O. § 81; R. Str. G. B. § 298.

2) Schiffsmann in diesem Sinne ist auch jeder Angestellte im Sinne des § 3 Abs. 2 S. O. S. auch Meves a. a. O. S. 35 und Oppenhoff, Note 1 zu § 298 bezw. 297 R. Str. G. B.

3) Freilich beginnt die Verpflichtung des Schiffsmannes, seinen Dienst anzutreten, erst mit der Anmusterung. Indessen muß angenommen werden, daß der Gesetzgeber, wenn er die Strafbarkeit der einfachen Entweichung vor dem Dienstantritte von der erfolgten Anmusterung hätte abhängig machen wollen, dies auch zum Ausdruck gebracht haben würde. Meves bemerkt dazu (S. 36, 37): „Fraglich wird es, ob die That als Kontraktbruch anzusehen und als solcher zu strafen sei, wenn sie zwar nach dem Abschlusse des Heuervertrages, aber vor der Anmusterung begangen wird, oder ob die letztere erst erfolgt und dadurch die Pflicht zum Antritt des Dienstes begründet sein muß. Der Zweifel wird nämlich durch § 93 hervorgerufen, in welchem die Unterlassung der Gestellung zur Anmusterung mit einer besonderen Strafe bedroht, sie also nicht schon als Kontraktbruch behandelt wird. Die Lösung des Zweifels folgt aus dem Dolus des Schiffsmannes. War er darauf gerichtet, überhaupt den Dienst nicht anzutreten, also den Heuervertrag nicht inne zu halten, so greift der § 81 Platz, weil dieser das Requisit der erfolgten Anmusterung nicht aufstellt; fehlte diese Absicht, so findet, insofern der Schiffsmann dem § 15 nicht genügt, der § 93 Anwendung."

4) Meves (S. 40) erachtet nur den Schiffer bezw. dessen Stellvertreter für berechtigt.

5) D. h. außerhalb des Schiffes, nachdem er dasselbe ursprünglich ohne die Absicht der Dienstentziehung verlassen hatte.

dreihundert Mark oder Gefängniß bis zu drei Monaten ein. Die Verfolgung tritt gleichfalls nur auf Antrag, wie in dem Falle zu 1, ein. Auch für diesen Fall ist es ohne Belang, ob eine Anmusterung stattgefunden hatte oder nicht.[1])

3) Ein Schiffsmann, welcher mit der Heuer entläuft oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste zu entziehen, wird wegen strafbaren Eigennutzes, unabhängig von einem Strafantrage, mit Gefängniß bis zu einem Jahre bestraft.

In Betreff der Bedeutung des Passus „mit der Heuer" gehen die Auffassungen auseinander. Oppenhoff[2]) erachtet den Thatbestand nur dann für vorliegend, wenn der Schiffsmann sich entfernt hat u. s. w., „ehe er die vorschußweise empfangene Heuer ganz abverdient hat." Meves[3]) dagegen legt den Passus dahin aus: es komme nur darauf an, daß der kontraktbrüchige Schiffsmann die Heuer beziehungsweise eine Anzahlung auf dieselbe bereits empfangen, nicht aber, ob er dieselbe noch im Besitze und ebensowenig, ob er sie schon abverdient habe, und kommt so zu dem Resultate, daß unter Heuer im Sinne dieser Strafvorschrift jede auf dieselbe dem Schiffsmanne geleistete Zahlung, Vorschuß- oder Abschlagszahlung, zu verstehen sei. Diese Auffassung erscheint insofern nicht zutreffend, als es füglich nicht als ein strafbarer Eigennutz angesehen werden kann, wenn Jemand mit dem Theile der Heuer, welchen er bereits durch wirklich geleistete Dienste verdient hat, entweicht. Daß der Schiffsmann in Ermangelung anderweiter Vereinbarung erst nach Beendigung des Dienstverhältnisses Zahlung beanspruchen kann, dürfte für die Auslegung der Vorschrift um so weniger in Betracht kommen, als von dieser Regel sehr erhebliche Abweichungen zugelassen sind (§ 29 A).

Im übrigen kommt nur die eigentliche Heuer in Betracht. Das Handgeld ist kein Theil der Heuer, ebenso wenig der auf einen Gewinn- oder Frachtantheil bestimmte Dienstlohn.

Ist der Thatbestand einer der drei Fälle einmal erfüllt, so wird die Strafbarkeit weder durch freiwilligen Dienstantritt oder freiwillige Rückkehr, noch durch zwangsweise Ueberlieferung an Bord ausgeschlossen.[4])

---

[1]) Vgl. Meves a. a. O. S. 37.

[2]) a. a. O. Note 3 zu § 298 R. Str. G. B.

[3]) a. a. O. S 38, 39.

[4]) In Betreff der Wiederhabhaftwerdung desertirter Schiffsleute im Auslande s. § 42, II. B.

XIII. Mit Rücksicht darauf, daß durch die Entweichung dem Rheder in der Regel auch ein vermögensrechtlicher Schaden erwächst, und daß es gerechtfertigt ist, ihm hierfür nach Möglichkeit Genugthuung zu leisten, soll in den Fällen zu XII, 2 und 3 der Schiffsmann, wenn er vor Abgang des Schiffes weder zur Fortsetzung des Dienstes freiwillig zurückkehrt, noch zwangsweise zurückgebracht wird, den Anspruch auf die bis dahin verdiente Heuer verlieren. Die letztere und, sofern diese nicht ausreicht, auch die Effekten können zur Deckung der Schadensansprüche des Rheders aus dem Heuer- oder Dienstvertrage in Anspruch genommen werden; soweit die Heuer hierzu nicht erforderlich ist, fließt sie der Seemannskasse, und in Ermangelung einer solchen, der Ortsarmenkasse des Heimathshafens des Schiffes, von welchem der Betreffende entwichen ist, zu, insofern nicht im Wege der Landesgesetzgebung die Verwendung der auf Grund der Seemannsordnung verwirkten Geldstrafen zu ähnlichen Zwecken bestimmt ist. [1])

§ 31.

Schiffsordnung und Schiffsdisziplin.

I. Die Sicherheit des Schiffes und die Erfüllung seiner Aufgaben hängt wesentlich davon ab, daß der Schiffsdienst nach einheitlichen Anordnungen gehandhabt und die Ordnung an Bord streng aufrechterhalten wird. Zu dem Zwecke muß nothwendig in einer Person die Leitung vereinigt und dieser Person eine Gewalt übertragen sein, deren Charakter und Umfang in anderen durch freie Vereinbarung begründeten Dienstverhältnissen eine Analogie schon aus dem Grunde nicht finden kann, weil in der Regel, namentlich auf See, dem Führer eines Schiffes nichts zur Seite steht, als die Autorität, welche das Gesetz ihm verleiht, und welcher sich vornehmlich die Schiffsmannschaft unbedingt zu unterwerfen hat. S. auch § 16, V.

Die Schiffsordnung ist theils durch Gesetz, theils durch Gebrauch geregelt. Soweit das nicht der Fall, steht es dem Schiffer zu, die zu ihrer Aufrechthaltung erforderlichen Anordnungen zu treffen, und es ist ihm zu ihrer Sicherstellung eine weitgehende Disziplinargewalt beigelegt, welcher der Schiffsmann von dem Antritte seines Dienstes ab bis zu dessen Beendigung unterstellt ist. [2])

---

[1]) S. O. §§ 82 und 107. [2]) Daselbst § 72.

II. Zu den Pflichten des Schiffsmannes, welche im Interesse der Schiffsordnung und durch die Disziplin erfordert werden, gehören insbesondere folgende:

1) Der Schiffsmann hat dem Schiffer und seinen sonstigen Vorgesetzten mit Achtung zu begegnen und ihren dienstlichen Befehlen unweigerlich Folge zu leisten,[1]) ohne daß ihm die Berechtigung innewohnt, zuvor deren Zweckmäßigkeit oder Nothwendigkeit zu prüfen. Auch wenn die Ausführung der dienstlichen Anordnungen mit persönlicher Gefahr verbunden ist, muß denselben nachgekommen werden. Zuwiderhandeln gegen die Pflichten der Unterordnung durch Ungehorsam, Widersetzung oder Gewalt wird je nach dem Charakter, insbesondere der Gefährlichkeit der Handlung oder Unterlassung, bestraft. Wer außer dem Schiffer als Vorgesetzter anzusehen ist, muß nach den Verhältnissen des Einzelfalles beurtheilt werden. Im allgemeinen sind darunter die Schiffsoffiziere, ein jeder für seinen dienstlichen Wirkungskreis, zu verstehen.

Die Seemannsordnung unterscheidet folgende Fälle der Insubordination:[2])

a. Ungebührliches Betragen gegen Vorgesetzte und einfacher Ungehorsam gegen den Dienstbefehl eines Vorgesetzten, bedroht, als gröbliche Verletzung der Dienstpflichten, mit Geldstrafe bis zum Betrage der einfachen beziehungsweise doppelten Monatsheuer, an deren Stelle bei nicht zeitweise bedungener Heuer ein nach dem Ermessen des Seemannsamtes entsprechender Geldbetrag tritt.[3])

b. Verweigerung des schuldigen Gehorsams auf wiederholte Befehle eines Vorgesetzten, bedroht mit Gefängniß bis zu drei Monaten oder Geldstrafe bis zu dreihundert Mark.[4])

c. Verweigerung des schuldigen Gehorsams im Komplott, d. h. begangen von zwei oder mehreren Schiffsleuten auf Verabredung und gemeinschaftlich, bedroht mit Gefängniß bis zu einem Jahre, gegen den Rädelsführer mit Gefängniß bis zu drei Jahren, und im Falle des Vorhandenseins mildernder Umstände mit Geldstrafe bis zu sechshundert Mark, gegen den Rädelsführer mit Gefängniß bis zu zwei Jahren.[5])

---

[1]) S. O. § 73.

[2]) S. die eingehenden Erläuterungen dazu bei Meves a. a. O. S. 46 bis 67

[3]) S. O. § 84; s. auch § 28, IV.

[4]) Daselbst § 86. — Den Gehorsam schuldet der Schiffsmann nur dienstlichen Befehlen seiner Vorgesetzten. Auch das passive Beharren in Ungehorsam stellt sich als Verweigerung des Gehorsams dar.

[5]) S. O. § 87.

d. Das Unternehmen, einen Vorgesetzten durch Gewalt oder durch Bedrohung mit Gewalt oder durch Verweigerung der Dienste zur Vornahme oder Unterlassung einer dienstlichen Verrichtung zu nöthigen, ingleichen das Unternehmen, einem Vorgesetzten durch Gewalt oder durch Bedrohung mit Gewalt Widerstand zu leisten, oder einen solchen thätlich anzugreifen, bedroht mit Gefängniß bis zu zwei Jahren, im Falle des Vorhandenseins mildernder Umstände mit Geldstrafe bis zu sechshundert Mark. [1])

e. Dieselben Unternehmen (d), begangen im Komplott von mehreren [2]) Schiffsleuten, bedroht mit einer Strafe bis auf das Doppelte des vorgedachten Höchstbetrages, gegen den Rädelsführer, sowie gegen diejenigen, welche gegen den Vorgesetzten Gewaltthätigkeiten verüben, mit Zuchthaus bis zu fünf Jahren oder Gefängniß von gleicher Dauer, bei Zulässigkeit von Polizeiaufsicht, im Falle des Vorhandenseins mildernder Umstände mit Gefängniß nicht unter drei Monaten. [3])

f. Die Aufforderung von zwei oder mehreren Schiffsleuten zur Begehung einer der unter c und e aufgeführten strafbaren Handlung, bedroht,

α. wenn die Aufforderung die strafbare Handlung oder einen strafbaren Versuch derselben zur Folge gehabt hat, mit der Strafe des Anstifters,

β. wenn sie ohne Erfolg geblieben ist, in dem Falle zu c mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark, in dem Falle e mit Geldstrafe bis zu sechshundert Mark oder Gefängniß bis zu einem Jahre. [4])

g. Gehorsamsverweigerung gegenüber solchen Befehlen des Schiffers, welche sich auf die Abwehr oder auf die Unterdrückung der unter d bezeichneten Handlungen beziehen, bedroht mit der Strafe des Gehülfen. [5]) Es beruht diese Strafbestimmung auf der Pflicht eines jeden Schiffsmannes, dem Schiffer auf Erfordern Beistand zur Aufrechthaltung der Ordnung sowie zur Abwendung oder Unterdrückung einer Widersetzlichkeit zu leisten. [6])

2) Der Schiffsmann soll sich stets nüchtern halten. Trunkenheit im Schiffsdienste wird als gröbliche Verletzung der Dienstpflichten bestraft. [7])

---

[1]) S O. §§ 89, 90. — Es ist für den Thatbestand ohne Belang, ob der Vorgesetzte zur Zeit der Nöthigung oder des Widerstandes ꝛc. sich in dienstlicher Funktion befunden hat oder nicht (Meves a. a. O. S. 54, 55).

[2]) Es genügen zwei Personen (Meves S. 57).

[3]) S. O. § 91. [4]) Daselbst § 88. [5]) Daselbst § 92. [6]) Daselbst § 79.

[7]) Daselbst §§ 73, 84.

3) Derselbe soll gegen Jedermann an Bord ein angemessenes und friedfertiges Betragen beobachten. Ungebührliches Betragen gegen andere Mitglieder der Schiffsmannschaft oder gegen Reisende ist mit derselben Strafe bedroht.[1])

4) Ohne Erlaubniß des Schiffers darf der Schiffsmann das Schiff bis zur Abmusterung nicht verlassen. Ist ihm die Erlaubniß ertheilt, so muß er zur festgesetzten Zeit, wenn aber keine Zeit festgesetzt ist, noch vor 8 Uhr Abends zurückkehren. Verlassen des Schiffes ohne Erlaubniß oder Ausbleiben über die festgesetzte Zeit ist mit derselben Strafe bedroht.[2])

5) Der Schiffsmann darf ohne Erlaubniß des Schiffers keine Güter an Bord bringen oder bringen lassen,[3]) auch keinen Branntwein oder andere geistige Getränke oder mehr an Tabak, als er zu seinem Gebrauche auf der beabsichtigten Reise bedarf, gleichfalls bei Vermeidung der auf gröbliche Verletzung der Dienstpflichten gesetzten Strafe und der Einziehung der gegen das Verbot mitgenommenen geistigen Getränke und Tabaks für das Schiff. Durch die Bestimmungen in Betreff der Spirituosen und des Tabaks soll einmal dem übermäßigen Genuß von geistigen Getränken vorgebeugt werden und ferner der Tabakschmuggelei, welche, in Ansehung der gegen dieselbe in den meisten Ländern bestehenden strengen Zollgesetze, für Schiff und Ladung sehr nachtheilige Konsequenzen haben kann.

Für die gegen das Verbot beförderten eigenen oder fremden Güter muß der Schiffsmann die höchste am Abladungsorte zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht erstatten, unbeschadet der Verpflichtung zur Erstattung eines erweislich höheren Schadens. Der Schiffer ist ferner befugt, die Güter über Bord zu werfen, wenn dieselben Schiff oder Ladung gefährden.[4]) Liegt diese Gefährdung darin, daß das Vorhandensein der betreffenden Gegenstände die Beschlagnahme oder die Einziehung des Schiffes oder der Ladung veranlassen kann, so wird der

---

[1]) S. O. daselbst.

[2]) Daselbst §§ 30 und 84.

[3]) Hier mag der Pakotillevertrag Erwähnung finden. Es ist die Vereinbarung, mittels deren es Seeleute übernehmen, die in ihren Kisten mitgenommenen fremden Waaren am Bestimmungsorte für Rechnung ihrer Ablader zum Verkauf zu stellen. Der Seemann ist Kommissionär und, falls das Geschäft auf gemeinschaftliche Rechnung gemacht wird, daneben Socius. Wird der Vertrag mit dem Schiffer geschlossen, so bezeichnet man das mit Konsignation machen.

[4]) S. O. §§ 75, 76, 84.

Fall nicht mehr als eine bloße Verletzung der Dienstpflichten angesehen, sondern als strafbarer Eigennutz im Sinne des Strafgesetzbuches, und es tritt, unabhängig von einem Strafantrage, Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark oder Gefängniß bis zu zwei Jahren ein.[1]) Es handelt sich in diesem letzteren Falle vorzugsweise um die Mitnahme von Kontrebande, sei es in Friedenszeiten, sei es im Kriege.

Die von dem Schiffer getroffenen Anordnungen sind, bei Vermeidung einer Geldstrafe bis zu einhundertundfünfzig Mark oder von Haft, sobald es geschehen kann, in das Schiffsjournal einzutragen.[2])

6) Ferner darf der Schiffsmann ohne Erlaubniß eigene oder fremde Sachen nicht von Bord schaffen, gleichfalls bei Vermeidung der Strafe für gröbliche Verletzung seiner Dienstpflichten.[3])

7) Bei derselben Strafe ist ihm endlich die eigenmächtige Zulassung fremder Personen an Bord und die eigenmächtige Gestattung des Anlegens von Fahrzeugen an das Schiff untersagt.[4])

8) Der Schiffsmann soll dem Schiffer auf Verlangen wahrheitsgemäß und vollständig mittheilen, was ihm über die den Schiffsdienst betreffenden Angelegenheiten bekannt ist.[5])

III. Die strafrechtlichen Vorschriften der Seemannsordnung, welche im Interesse der Aufrechthaltung der Mannszucht gegeben sind, dienen zur Sühne begangener Pflichtverletzungen auf Entscheidung der zuständigen Behörde. Daneben trägt das Gesetz Sorge für die Möglichkeit sofortiger Remedur beziehungsweise rechtzeitiger Vorbeugung und zwar nach zwei Richtungen hin. Einmal ist dem Schiffer die Befugniß verliehen, den Schiffsmann, welcher sich eines groben Dienstvergehens, insbesondere des wiederholten Ungehorsams, der fortgesetzten Widerspenstigkeit oder der Schmuggelei schuldig macht, vor Ablauf der Dienstzeit zu entlassen.[6]) Diese Befugniß trägt wesentlich einen privatrechtlichen Charakter. Ferner aber ist dem Schiffer eine eigentliche Disziplinargewalt übertragen, welche im

---

1) R. Str. G. B. § 297.

2) S. O. §§ 77 und 99 Nr. 4. — Meves a. a. O. (S. 84) bemerkt hierzu, daß die Unterlassung der Eintragung einer falschen Eintragung gleich stehe, sobald sie den Vorgang und die verfügte Maßregel nicht bloß in nebensächlichen Punkten ändert, weil dann der wahre Sachverhalt überhaupt nicht eingetragen ist, der eingetragene aber sich nicht ereignet hat.

3) S. O. § 84. 4) Daselbst. 5) Daselbst § 74. 6) Daselbst § 57 Nr. 3.

allgemeinen die Befugniß einschließt, alle zur Aufrechthaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmäßigkeit des Dienstes erforderlichen Maßregeln zu ergreifen.[1]) Als Ausfluß dieser Gewalt steht ihm die Verhängung von Disziplinarstrafen und die Anordnung von Präventivmaßnahmen zu.

Als zulässige Disziplinarstrafen führt die Semannsordnung auf:[2])

1) herkömmliche Erschwerungen des Dienstes (Strafdienst);

2) mäßige Schmälerung der Kost, jedoch höchstens auf drei Tage.

Andere dem Seegebrauche entsprechende Strafmaßregeln sind nicht ausgeschlossen, jedoch ist die Verhängung von Geldbuße, körperlicher Züchtigung oder Einsperrung[3]) als Strafe ausdrücklich untersagt, und es wird ferner als Grundsatz festzuhalten sein, daß keine Strafe angeordnet werden darf, welche den Charakter einer körperlichen Mißhandlung trägt.

Die Verhängung einer Disziplinarstrafe schließt die spätere strafrechtliche Verfolgung wegen derselben That nicht aus. Jedoch kann eine erlittene Disziplinarstrafe sowohl in dem Strafbescheide des Seemannsamtes als auch in dem gerichtlichen Strafurtheil bei Abmessung der Strafe berücksichtigt werden.[4])

Von weit größerer Bedeutung als die Strafgewalt ist die Befugniß des Schiffers zur Ergreifung von Präventivmaßregeln zur Sicherung des Dienstes, der Disziplin und der Ordnung.

Hierher gehört zunächst das Recht, wenn das Schiff in einem Hafen liegt, die Effekten der Schiffsleute zur Verhütung einer Entweichung bis zur Abreise des Schiffes in Verwahrung zu nehmen.[5])

Bei einer Widersetzlichkeit oder bei beharrlichem Ungehorsam ist der Schiffer zur Anwendung aller Mittel befugt, welche erforderlich sind, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Er darf gegen die Betheiligten

---

1) S. O. § 79.

2) Daselbst.

3) Diese Strafen waren z. B. nach preußischem Recht bis zum Inkrafttreten der S. O. zulässig, körperliche Züchtigung, als ein Ausfluß der väterlichen Zucht, aber nur gegen Schiffsjungen. G., betr. die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen, vom 26. März 1864, § 29. — Jetzt dürfen auch Schiffsjungen nicht mehr körperlich gezüchtigt werden; der Passus in dem, dem jetzigen § 84 S. O. entsprechenden § 81 des Regierungsentwurfes „Schiffsjungen, sofern dieselben das achtzehnte Lebensjahr nicht vollendet haben, sind der väterlichen Zucht des Schiffers unterworfen" ist vom Reichstage gestrichen worden.

4) S. O. § 95.

5) Daselbst § 78.

die geeigneten Sicherungsmaßregeln ergreifen und sie nöthigenfalls während der Reise fesseln.[1])

Jede vom Schiffer in Gemäßheit des Vorstehenden verhängte Straf- oder sonstige Präventiv- oder Zwangsmaßregel ist mit Angabe der Veranlassung, sobald es geschehen kann, in das Journal einzutragen. Unterlassung dieser Eintragung ist gegen den Schiffer mit Geldstrafe bis zu einhundertundfünfzig Mark oder Haft bedroht.[2])

Im Auslande hat der Schiffer in dringenden Fällen die Kommandanten der ihm zugänglichen Schiffe oder Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine um Beistand zur Aufrechthaltung der Disziplin anzugehen.[3]) Diesen Beistand wird er namentlich in Anspruch zu nehmen haben, soweit konsularischer Schutz nicht zu erlangen ist. S. § 42, II. B. 5.

IV. Der Schiffer oder sonstige Vorgesetzte, welcher einem Schiffsmanne gegenüber seine Disziplinargewalt mißbraucht, wird mit Geldstrafe bis zu neunhundert Mark oder mit Gefängniß bis zu einem Jahre bestraft.[4]) Eine eigentliche Disziplinargewalt steht an Bord nur dem Schiffer oder dessen Stellvertreter zu. Im weiteren Sinne wird aber im Sinne dieser Strafvorschrift auch die den übrigen Vorgesetzten zustehende ressortmäßige Kontrol- und Befehlsbefugniß als eine Disziplinargewalt denjenigen Schiffsleuten gegenüber, welche ihr unterworfen sind, aufgefaßt werden müssen.[5])

---

1) S. O. § 79.

2) Daselbst §§ 80 und 99 Nr. 4.

3) Daselbst § 79. — Die Kommandanten S. M. Schiffe und Fahrzeuge sind mit entsprechender Anweisung versehen. § 10 der Instruktion für den Kommandanten rc. macht es demselben zur Pflicht, im Verein mit den Konsuln, unter Beachtung und Befolgung der am Orte geltenden Landesgesetze, den Angehörigen des Reiches und deren Handel, Verkehr und Schifffahrt Schutz zu gewähren und Hülfe zu leisten; und § 11 bestimmt: „Wenn er von einem deutschen Schiffer um Beistand angegangen wird, zur Aufrechthaltung der Autorität oder der Disziplin auf dessen Schiff, so hat er, wenn nöthig, mit seiner militärischen Macht diejenigen Maßregeln zu treffen, welche erforderlich sind, um Recht und Ordnung wieder herzustellen und um Verbrechen zu verhüten. Der Kommandant muß Streitigkeiten zunächst gütlich beizulegen suchen; ist dies nicht möglich, muß er die Widerspenstigen zum Gehorsam zwingen u. s. w."

4) S. O. § 96.

5) Die abweichende Meinung bei Meves (a. a. O. S. 75), welcher unter dem Vorgesetzten im Sinne der Vorschrift nur denjenigen verstanden haben will, welcher als Vertreter des Schiffers auftritt, erscheint nicht zutreffend, weil die Rechte und Pflichten des Schiffers bei jeder Stellvertretung des Schiffers ohne weiteres auf den Stellvertreter übergehen; s. namentlich S. O. § 2. Der Steuermann der

§ 32.

Die Strafbestimmungen der Seemannsordnung.

I. Die im fünften Abschnitt der Seemannsordnung enthaltenen materiellen Strafvorschriften sind im Zusammenhange mit den bezüglichen Pflichten des Personals behandelt. Die Strafarten sind Geldstrafe oder Freiheitsstrafe (Haft, Gefängniß oder Zuchthaus), letztere unter Umständen verbunden mit Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte und Zulässigkeit von Polizeiaufsicht.[1])

II. Die Strafvorschriften der Seemannsordnung und des § 298 des Reichsstrafgesetzbuches finden auch dann Anwendung, wenn die strafbaren Handlungen außerhalb des Reichsgebietes begangen sind. Die Verjährung der Strafverfolgung beginnt in diesem Falle erst mit dem Tage, an welchem das Schiff, dem der Thäter zur Zeit der Begehung angehörte, zuerst ein Seemannsamt erreicht.[2])

III. Dem Seemannsamte steht die Untersuchung und Entscheidung wegen Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der Seemannsordnung in folgenden Fällen zu:[3])

Wache ist, auch wenn der Schiffer sich nicht an Deck befindet, nicht Stellvertreter desselben; mißbraucht er bei Ausübung dieser Funktion seine Dienstgewalt gegen einen Schiffsmann, so trifft ihn die im § 96 S. O. angedrohte Strafe. Der Ausdruck „Disziplinargewalt" wird also hier in dem Sinne des Wortes „Dienstgewalt" zu verstehen sein.

[1]) Die zum Theil sehr strengen und grausamen Strafarten der älteren Seerechte sind theils durch die Gesetzgebung, theils durch eine humane Praxis schon längst vor dem Inkrafttreten der S. O. für die deutsche Handelsmarine beseitigt gewesen. Zur Charakteristik der früheren Verhältnisse mögen folgende Angaben dienen. Das Consolato del mare führt drei Arten der Todesstrafe auf, nämlich Pfählen für arglistiges Zerschneiden eines Kabels (Art. 301); Ueberbordwerfen für Schlafen auf Wache in schwereren Fällen (Art. 251), Köpfen als Strafe des Lootsen, welcher die übernommene Führung eines Schiffes nicht leisten konnte (Art. 250); sodann Verlust der Hand, in der Weise zur Ausführung gebracht, daß der Verurtheilte die mittels eines Messers an den Mast befestigte Hand loszureißen genöthigt war; Vermögenskonfiskation (Art. 164), Fesselung (Art. 418), Verlust der Heuer (Art. 251, 418, 419). Aehnlich die übrigen Seerechte des späteren Mittelalters und zum Theil auch noch der folgenden Zeit. Wir finden hier außerdem als eigenthümliche Strafen für Verbrechen der Schiffsleute: Kielholen, Fallen von der Raa, Brandmarken, z. B. nach hanseatischem Seerechte Einbrennen eines Bootshakens in die Backe als Strafe der Deserteure, Infamie wegen Verweigerung der Vertheidigung gegen Seeräuber, Landesverweisung, Prügelstrafe, Begießen mit Wasser rc. rc.

[2]) S. O. § 100. [3]) Daselbst § 101.

a. bei Dienstentziehung im Sinne des ersten Absatzes des § 81;

b. bei gröblicher Verletzung der Dienstpflichten im Sinne des § 84;

c. bei Uebertretungen gegen § 93, d. h. wider den Schiffsmann, welcher

1) bei Verhandlungen, die sich auf die Ertheilung eines Seefahrtbuches, auf eine Eintragung in dasselbe oder auf eine Musterung beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen;
2) es unterläßt, sich zur Musterung zu stellen;
3) im Falle eines dem Dienstantritte entgegenstehenden Hindernisses unterläßt, sich hierüber gegen das Seemannsamt auszuweisen;

d. bei Uebertretungen gegen § 99, d. h. gegen den Schiffer, welcher

1) den ihm in Ansehung der Musterung obliegenden Pflichten nicht genügt (§ 10);
2) bei Verhandlungen, welche sich auf eine Musterung oder eine Eintragung in ein Seefahrtsbuch beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt, oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen;
3) bei Todesfällen die Beschaffung und Uebergabe des vorgeschriebenen Nachweises unterläßt oder die ihm obliegende Fürsorge für den Nachlaß verabsäumt (§§ 52, 53);[1])
4) eine der in den §§ 77 und 80 vorgeschriebenen Eintragungen in das Schiffsjournal unterläßt;
5) den ihm bei Vergehen und Verbrechen nach §§ 102 und 103 obliegenden Verpflichtungen nicht genügt;
6) dem Schiffsmanne ohne dringenden Grund die Gelegenheit versagt, die Entscheidung des Seemannsamtes nachzusuchen (§§ 105, 106);
7) einem Schiffsmanne grundlos Speise und Trank vorenthält;
8) es unterläßt, dafür Sorge zu tragen, daß ein Exemplar dieses Gesetzes, sowie der maßgebenden Vorschriften über Kost und Logis im Volkslogis zur Einsicht der Schiffsleute vorhanden ist (§ 108).

---

[1]) Die Zuständigkeit des Seemannsamtes in dem Falle der Ziffer 3 dürfte nach wie vor anzuerkennen sein, auch nachdem die desfallsigen im ersten Absatze des § 52 S. O. festgesetzten Verpflichtungen des Schiffers durch das G. über die Beurkundung des Personenstandes ꝛc. vom 6. Februar 1875 modifizirt worden sind, da die im 2. Absatz des § 68 des letzteren G. enthaltene Strafvorschrift mit der in der S. O. enthaltenen übereinstimmt.

Als zuständig gelten zunächst und gleichmäßig:

a. das zum Zwecke der Abmusterung des Angeschuldigten angegangene Seemannsamt;

b. falls das Schiff vorher in einen anderen Hafen einläuft, das dortige Seemannsamt;

c. das Seemannsamt desjenigen Hafens, welcher dem Angeschuldigten als Aufenthaltsort dient oder diesem Orte zunächst belegen ist.

Doch wird hierdurch, zumal so lange von diesen Stellen noch nicht eingeschritten ist, die Betheiligung anderer Seemannsämter in den dazu geeigneten Fällen nicht ausgeschlossen.[1])

Das Seemannsamt hat von der Strafverfolgung Abstand zu nehmen, wenn nach den vorbereitenden Ermittelungen ein positives Resultat von derselben nicht zu erwarten ist, insbesondere, wenn die Verfolgung verjährt, wenn der Angeschuldigte nicht erreichbar oder wenn dessen Ueberführung in Ermangelung zulänglichen Beweismaterials voraussichtlich nicht erfolgen kann.[2])

Der Natur der Verhältnisse entsprechend ist zur Verhandlung und Entscheidung ein möglichst naher Termin anzuberaumen, zu welchem der Antragsteller und der Angeschuldigte, sowie die etwaigen Zeugen zu laden und die sonst erforderlichen Beweismittel zu beschaffen sind. Der Angeschuldigte ist verantwortlich zu hören und der Thatbestand summarisch festzustellen. Eine Vereidigung von Zeugen oder Sachverständigen findet nicht statt. Nach erfolgter Beweisaufnahme ist, auch wenn der Angeschuldigte nicht erschienen war oder die Auslassung verweigert hatte, beziehungsweise nach Anhörung des für denselben erschienenen Vertheidigers, vom Seemannsamte ein mit Gründen versehener Bescheid zu ertheilen,[3]) welcher dem Angeschuldigten im Falle seiner Anwesenheit zu verkünden, im Falle seiner Abwesenheit in Ausfertigung zuzustellen ist. Wird eine Geldstrafe festgesetzt, so ist die Dauer der für den Fall des Unvermögens an Stelle derselben tretende Haft unter Beachtung des im § 29 des Reichsstrafgesetzbuches vorgesehenen Verhältnisses zu bestimmen. Ueber die Verhandlung ist ein Protokoll aufzunehmen.[4])

---

[1]) Preuß. Dienstanweisung, Nr. 53.

[2]) Daselbst Nr. 55.

[3]) Ueber den rechtlichen Charakter solcher Bescheide als Akte provisorischer Jurisdiktion s. das Erk. des R. O. H. G. vom 17. Februar 1874 (Entsch. Bd. 12, S. 417 ff.).

[4]) Preuß. Dienstanweisung, Nr. 55.

Gegen den Bescheid kann der Angeschuldigte innerhalb einer zehntägigen Frist von der Verkündigung oder der Zustellung ab, diesen Tag nicht mitgerechnet,[1]) auf gerichtliche Entscheidung antragen. Der Antrag ist bei dem Seemannsamte zu Protokoll oder schriftlich anzubringen und von demselben mit den Akten an denjenigen Amtsanwalt abzugeben, in dessen Bezirke das Seemannsamt seinen Sitz hat. Hat dasselbe seinen Sitz im Auslande, so ist für das weitere Verfahren dasjenige Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirke der Heimathshafen und in Ermangelung eines solchen derjenige deutsche Hafen belegen ist, welchen das Schiff nach der Straffestsetzung zuerst erreicht. Auf das weitere Verfahren finden die Vorschriften der §§ 455 bis 458 der Strafprozeßordnung entsprechende Anwendung.[2])

---

[1]) Str. Pr. O. § 42; s. auch daselbst § 43 Abs. 2 und ff.

[2]) E. G. zur Str. Pr. O. vom 1. Februar 1877 (R. G. Bl. S. 346 ff.), § 5. Die angezogenen Vorschriften lauten:

§ 455. Gegen die Versäumung der Antragsfrist ist unter den in den §§ 44, 45 bezeichneten Voraussetzungen Wiedereinsetzung in den vorigen Stand zulässig. Das Gesuch ist bei einer der im § 454, Abs. 1 genannten Behörden anzubringen.

Ueber das Gesuch entscheidet der Amtsrichter.

Die Bestimmungen des § 46, Abs. 2, 3 finden hier gleichfalls Anwendung.

§ 456. Ist der Antrag rechtzeitig angebracht, so wird zur Hauptverhandlung vor dem Schöffengerichte geschritten, ohne daß es der Einreichung einer Anklageschrift oder einer Entscheidung über die Eröffnung des Hauptverfahrens bedarf.

Bis zum Beginne der Hauptverhandlung kann der Antrag zurückgenommen werden.

§ 457. Das Verfahren vor dem Schöffengerichte ist dasselbe wie im Falle einer von der Staatsanwaltschaft erhobenen und zur Hauptverhandlung verwiesenen Anklage.

Der Angeklagte kann sich durch einen mit schriftlicher Vollmacht versehenen Vertheidiger vertreten lassen.

Bei der Urtheilsfällung ist das Gericht an den Ausspruch der Polizeibehörde nicht gebunden.

§ 458. Stellt sich nach dem Ergebnisse der Hauptverhandlung die That des Angeklagten als eine solche dar, bei welcher die Polizeibehörde zum Erlasse einer Strafverfügung nicht befugt war, so hat das Gericht die letztere durch Urtheil aufzuheben, ohne in der Sache selbst zu entscheiden.

In Gemäßheit des § 454, Abs. 1 wird das Gesuch um Wiedereinsetzung in den vorigen Stand bei dem Seemannsamte schriftlich oder mündlich oder bei dem Amtsgerichte schriftlich oder zu Protokoll des Gerichtsschreibers anzubringen sein.

Die im § 455 allegirten Bestimmungen lauten:

§ 44. Gegen die Versäumung einer Frist kann die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand beansprucht werden, wenn der Antragsteller durch Naturereignisse oder

Der Bescheid des Seemannsamtes ist in Betreff der Beitreibung der Geldstrafe vorläufig vollstreckbar; in Betreff von Freiheitsstrafen tritt die Vollstreckbarkeit erst nach Ablauf der zehntägigen Frist ein, falls nicht innerhalb derselben der Verurtheilte auf richterliche Entscheidung angetragen hat. Die Beitreibung der Geldstrafen erfolgt nach Maßgabe der Vorschriften über das Verwaltungs-Zwangsvollstreckungsverfahren.

Die nach den Bestimmungen des fünften Abschnittes der Seemannsordnung festgesetzten oder erkannten, ingleichen die vom Schiffer im Disziplinarwege verfügten Geldstrafen fließen der Seemannskasse und in Ermangelung einer solchen der Ortsarmenkasse des Heimathshafens des Schiffes, welchem der Thäter zur Zeit der Begehung der strafbaren Handlung angehörte, zu, insofern sie nicht im Wege der Landesgesetzgebung zu anderen ähnlichen Zwecken bestimmt werden.[1])

IV. Begeht ein Schiffsmann, während das Schiff sich auf der See oder im Auslande befindet, ein Vergehen oder Verbrechen,[2]) so hat der Schiffer unter Zuziehung von Schiffsoffizieren und anderen glaubhaften Personen alles dasjenige genau aufzuzeichnen, was auf den Beweis der That und auf deren Bestrafung Einfluß haben kann. Insbesondere ist in den Fällen der Tödtung oder schweren Körperverletzung die Beschaffenheit der Wunden genau zu beschreiben, auch zu vermerken, wie lange der Verletzte etwa noch gelebt hat, ob und welche Heilmittel angewendet sind und welche Nahrung der Verletzte zu sich genommen hat.[3]) Der Schiffer, welcher in derartigen Fällen gewissermaßen als polizeiliches Organ fungirt, soll das Beweismaterial möglichst vollständig sammeln; das Erhebliche von

---

andere unabwendbare Zufälle an der Einhaltung der Frist verhindert worden ist. Als unabwendbarer Zufall ist es anzusehen, wenn der Antragsteller von einer Zustellung ohne sein Verschulden keine Kenntniß erlangt hat.

§ 45. Das Gesuch um Wiedereinsetzung in den vorigen Stand muß binnen einer Woche nach Beseitigung des Hindernisses bei demjenigen Gerichte, bei welchem die Frist wahrzunehmen gewesen wäre, unter Angabe und Glaubhaftmachung der Versäumungsgründe angebracht werden.

Mit dem Gesuche ist zugleich die versäumte Handlung selbst nachzuholen.

§ 46. Ueber das Gesuch entscheidet dasjenige Gericht, welches bei rechtzeitig erfolgter Handlung zur Entscheidung in der Sache selbst berufen gewesen wäre.

Die dem Gesuche stattgebende Entscheidung unterliegt keiner Anfechtung.

Gegen die das Gesuch verwerfende Entscheidung findet sofortige Beschwerde statt.

[1]) S. O. § 107.

[2]) R. Str. G. B. § 1.

[3]) S. O. § 102.

dem Unerheblichen zu sondern, ist demnächst Sache der untersuchungsführenden Behörde. Eine Versäumung der hiernach dem Schiffer obliegenden Verpflichtung ist mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder Haft bedroht.[1])

V. Im öffentlichen Interesse ist ferner dem Schiffer die Ermächtigung ertheilt:

a. jederzeit die Effekten der Schiffsleute, welche der Betheiligung an einer strafbaren Handlung verdächtig sind, zu durchsuchen,

b. denjenigen Schiffsmann, welcher sich einer mit schwerer Strafe bedrohten Handlung schuldig gemacht hat, festzunehmen. Er ist hierzu verpflichtet, wenn das Entweichen des Thäters zu besorgen steht. Zu den hier bezeichneten Strafthaten sind zu rechnen: Diebstahl, Betrug, Untreue, Unterschlagung, Hehlerei, Fälschung, sowie alle mit Zuchthaus bedrohten Handlungen.[2])

Der Thäter ist demnächst, unter Mittheilung der aufgenommenen Verhandlungen, an dasjenige Seemannsamt, bei welchem es zuerst geschehen kann, abzuliefern. Wenn im Auslande das Seemannsamt die Uebernahme ablehnt, so hat der Schiffer die Ablieferung bei demjenigen Seemannsamte zu bewirken, bei welchem es anderweit zuerst geschehen kann. Die Ablehnung ist gerechtfertigt:

1) wenn das Seemannsamt (der Konsul) die Ueberzeugung gewonnen hat, daß der Angeschuldigte der ihm zur Last gelegten Strafthat nicht schuldig ist, in welchem Falle seine Freilassung anzuordnen ist;

2) wenn dasselbe nicht in der Lage ist, den Transport des Angeschuldigten an die zuständige Heimathsbehörde veranlassen zu können;

3) wenn die Uebernahme nach den örtlichen Verhältnissen oder den sonstigen Umständen unthunlich erscheint.

Die Veranlassung zur Uebernahme eines Angeschuldigten zum Zwecke des Transportes nach der Heimath fällt für den Konsul weg:

1) soweit wegen einer an Bord eines deutschen Schiffes in einem fremden Hafen vorgekommenen strafbaren Handlung die Landesbehörde einschreitet, in welchem Falle der Konsul nur darauf zu achten hat, daß dem Angeschuldigten prompte und unparteiische Justiz zu Theil werde;

2) soweit er selbst zur Untersuchung und Entscheidung zuständig ist.

---

1) S. O. § 99 Ziff. 5.
2) Daselbst § 57 Ziff. 3.

Handelt es sich nicht um eine schwere Strafthat im Sinne des § 57 Ziffer 3 der Seemannsordnung, so sind zwei Fälle zu unterscheiden:

a. Der Schiffsmann willigt in seine Entlassung vom Schiffe. Alsdann hat der Konsul je nach Beschaffenheit des Falles denselben entweder seinem Schicksal zu überlassen oder auf seine Bestrafung durch das heimathliche Gericht hinzuwirken. Hält er letzteres für geboten, so hat er bei der Regierung des Bundesstaates, welchem das Schiff angehört, weitere Verhaltungsmaßregeln zu beantragen. Er kann jedoch auch in diesem Falle, insbesondere, wenn zu besorgen ist, daß der Schiffsmann sich der Verfolgung entziehen würde, die Genehmigung zur Zurücklassung desselben verweigern.

b. Der Schiffsmann ist mit seiner Entlassung nicht einverstanden. In diesem Falle soll der Konsul seine Genehmigung zur Zurücklassung des Schiffsmannes nicht ertheilen, da im allgemeinen auch der einer strafbaren Handlung beschuldigte Schiffsmann nicht wider seinen Willen im Auslande zurückgelassen werden darf, wenn er dadurch in eine hülflose Lage geräth.

Kann der Konsul nicht rechtzeitig angegangen werden, so ist in dringenden Fällen der Schiffer ermächtigt, den Thäter der fremden Behörde behufs dessen Uebermittelung an die zuständige Behörde des Heimathshafens, niemals aber, wenn der Thäter ein Deutscher ist, zur Strafverfolgung zu übergeben. Hiervon hat er bei demjenigen Seemannsamte, bei welchem es zuerst geschehen kann, Anzeige zu machen.

Eine Versäumung der hiernach dem Schiffer obliegenden Verpflichtungen ist mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder Haft bedroht.[1])

Das inländische Seemannsamt hat den vorläufig festgenommenen Angeschuldigten, sofern es nicht selbst dessen Freilassung verfügt, was nur bei offenbaren Mißverständnissen oder in sonst völlig zweifelsfreien Fällen geschehen soll,[2]) unverzüglich, unter Mittheilung der Verhandlungen, dem Amtsrichter des Bezirkes vorführen zu lassen.[3])

§ 33.
Erledigung von Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsleuten.

I. Jedes Seemannsamt ist verpflichtet, die gütliche Ausgleichung der zu seiner Kenntniß gebrachten, zwischen dem Schiffer und dem Schiffsmanne

---

1) S. O. §§ 103, 99 Nr. 3; R. Str. G. B. § 9. N. K. J. zu § 33.
2) Preuß. Dienstanweisung, Nr. 58.
3) Str. Pr. O. § 128.

bestehenden Streitigkeiten zu versuchen; insbesondere ist die Veranstaltung eines Ausgleichsversuches dem Seemannsamte, vor welchem die Abmusterung des Schiffsmannes erfolgt, zur Pflicht gemacht.[1]) Der Versuch eines Ausgleiches bleibt auf diejenigen Fälle beschränkt, in welchen mindestens einer der Betheiligten den Streitfall zur Kenntniß der Behörde bringt. Das Ergebniß des Ausgleichsversuches ist zu Protokoll zu nehmen, und zwar je nach den Umständen in der Abmusterungsverhandlung oder in einer besonderen Verhandlung. Ist der Ausgleich zu Stande gekommen, so wird dessen Ergebniß vollständig aufzunehmen und das Protokoll den Parteien zur Unterschrift vorzulegen sein.[2])

II. Der Schiffsmann darf den Schiffer vor einem fremden Gerichte nicht belangen. Handelt er dem zuwider, so ist er nicht allein für den dadurch, namentlich bei etwa gehinderter Fortsetzung der Reise, entstehenden Schaden verantwortlich, sondern er wird außerdem der bis dahin verdienten Heuer verlustig. Im Falle eines Zwangsverkaufes des Schiffes findet dieses Verbot auf die Geltendmachung der Forderungen des Schiffsmannes aus dem Dienst- oder Heuervertrage keine Anwendung.[3]) Im übrigen bezieht sich dasselbe auf ein Anrufen sowohl des Civilrichters wie auch des Strafrichters beziehungsweise des Staatsanwalts im Auslande;[4]) es ist auch verbindlich für den seines Dienstes entlassenen Schiffsmann.[5])

In solchen Fällen, die keinen Aufschub erleiden, kann der Schiffsmann die vorläufige Entscheidung des Konsuls nachsuchen. Diese Entscheidung hat jeder Theil einstweilen zu befolgen, vorbehaltlich der Befugniß, nach Beendigung der Reise seine Rechte vor der zuständigen Behörde geltend zu machen.[6])

In der Natur der Verhältnisse liegt es, daß nicht bloß der Schiffsmann, sondern auch der Schiffer die provisorische Entscheidung des Konsuls anrufen kann.[7])

---

[1]) S. O. § 104.

[2]) Preuß. Dienstanweisung, Nr. 59.

[3]) S. O. § 105.

[4]) Ein Einschreiten der ausländischen strafverfolgenden Behörde von Amtswegen wird hierdurch nicht berührt.

[5]) Lewis, Note 3 zu § 105 S. O. (I. S. 178); auch Erk. des R. O. H. G. vom 17. Februar 1874 (Entsch. Bd. 12, S. 419, 420).

[6]) S. O. § 105.

[7]) Erk. des R. O. H. G. vom 14. Februar 1874 (Entsch. Bd. 12, S. 419, 420): „Nur auf diese Weise wird beiden Theilen verhältnißmäßig gleicher Rechtsschutz gewährt und der Schiffer vor der Unzuträglichkeit bewahrt, dem entlassenen Schiffsmanne vor fremdem Gericht Rede stehen zu müssen.“

III. Streitigkeiten zwischen dem Schiffer und dem Schiffsmanne, welche nach der Anmusterung über den Antritt oder die Fortsetzung des Dienstes entstehen, werden, mit Rücksicht auf ihre besondere Dringlichkeit, auch im Inlande von dem Seemannsamte unter Vorbehalt des Rechtsweges entschieden. Die Entscheidung des Seemannsamtes ist vorläufig vollstreckbar. [1])

IV. Die provisorischen Entscheidungen [2]) der Seemannsämter in den unter II und III gedachten Fällen werden, nach summarischer Untersuchung des Sachverhaltes, unter Würdigung der festgestellten thatsächlichen Verhältnisse und der maßgebenden Rechtsvorschriften, insbesondere der Vorschriften der Seemannsordnung, in schriftlicher Abfassung, unter Angabe der Entscheidungsgründe, erlassen. Jede Partei erhält, soweit nicht darauf verzichtet wird, eine Ausfertigung. [3])

V. In Betreff der Zuständigkeit des Gerichts in dem Falle der Beschreitung des Rechtsweges gegen die Entscheidung des Seemannsamtes sind die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen maßgebend. Fehlen also Umstände, welche den Schiffer dem Schiffsmanne persönlich haftbar machen (§ 26, III), so ist nicht der Gerichtsstand des Schiffers, sondern derjenige der Rhederei entscheidend; denn der Heuervertrag wird vom Schiffer in Vertretung der Rhederei geschlossen. [4])

VI. Ein Schiffer, welcher in den vorgedachten Fällen [5]) dem Schiffsmanne ohne dringenden Grund die Gelegenheit versagt, die Entscheidung des Seemannsamtes nachzusuchen, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft bestraft. [6]) Darüber, ob in dem einzelnen Falle die Versagung eine dringende war, hat zunächst das Seemannsamt, unter Würdigung aller in Betracht kommenden Verhältnisse, zu entscheiden. (S. § 32, III.)

---

1) S. O. § 106.

2) Ueber den Charakter der Entscheidungen als Akte provisorischer Jurisdiktion s. Erk. des R. O. H. G. vom 14. Dezember 1871 und vom 17. Februar 1874 (Entsch. Bd. 4 S. 288 ff., Bd. 12 S. 417 ff.).

3) R. J. zu § 37, Nr. 3.

4) Erk. des R. O. H. G. vom 10. März 1874 (Entsch. Bd. 13 S. 42 ff.) — In Betreff des Gerichtsstandes s. im übrigen die §§ 12 bis 37 C. Pr. O.

5) D. i. in den Fällen der §§ 105 und 106 S. O.

6) S. O. § 99 Nr. 6.

IV. Kapitel.

Besondere Verhältnisse der Seeleute.

§ 34.

Militärverhältnisse der seemännischen Bevölkerung.

1) Verfassung des Norddeutschen Bundes bezw. des Deutschen Bundes und des Deutschen Reiches, Art. 53.

2) Gesetz, betreffend die Verpflichtung zum Kriegsdienste, vom 9. November 1867 (B. G. Bl. S. 131 ff.), Reichsgesetz in Gemäßheit des § 2 des Gesetzes vom 16. April 1871, betreffend die Verfassung des Deutschen Reiches.

3) Deutsche Wehrordnung vom 28. September 1875 (R. G. Bl. S. 534 ff.); I. Theil: Ersatzordnung, II. Theil: Kontrolordnung.

4) Marineordnung vom 4. Dezember 1883.

I. Die Marine, als ein Theil der bewaffneten Macht, wird eingetheilt in die beständig zum Kriegsdienste bereite Flotte und die zur Unterstützung der Flotte bei eintretender Kriegsgefahr nach Maßgabe des Bedarfes zur Einberufung kommende Seewehr. [1])

Die gesammte seemännische Bevölkerung des Reiches ist vom Dienste im Landheere befreit, dagegen zum Dienste in der Kaiserlichen Marine verpflichtet. [2]) Zur seemännischen Bevölkerung in diesem Sinne gehören:

a. Seeleute von Beruf, d. h. Leute, welche mindestens ein Jahr auf deutschen See-, Küsten- oder Hafffahrzeugen gefahren sind;
b. See-, Küsten- und Hafffischer, welche die Fischerei mindestens ein Jahr gewerbsmäßig betrieben haben;
c. Schiffszimmerleute, welche zur See gefahren sind;
d. Maschinisten, Maschinistenassistenten und Heizer auf See- und Flußdampfern. [3])

Die Vertheilung des Ersatzbedarfes für die Flotte findet nach Maßgabe der vorhandenen seemännischen Bevölkerung statt, und die hiernach von jedem Staate gestellte Quote kommt auf die Gestellung zum Landheere in Abrechnung. [4]) Der Kaiser bestimmt alljährlich die Zahl der in die Flotte einzustellenden Rekruten. Hiernach wird bei allen Marinetheilen der Ersatzbedarf, unter Anrechnung der zum drei- oder vierjährigen Dienste freiwillig eintretenden Mannschaften, ermittelt und, nach Land- und see-

---

[1]) G. vom 9. November 1867, §§ 2 bis 5 und 13.

[2]) R. V. Art. 53. [3]) E. O. § 21. [4]) R. V. Art. 53.

männischer Bevölkerung getrennt, aufgestellt. Der festgestellte Ersatzbedarf wird dem Königlich preußischen Kriegsministerium übermittelt und von diesem dem Ausschusse des Bundesrathes für das Landheer und die Festungen bis zum 1. Mai jedes Jahres mitgetheilt. Die Vertheilung des Ersatzbedarfes durch diesen Ausschuß auf die einzelnen Bundesstaaten erfolgt für diejenigen, in welchen Militärpflichtige der seemännischen Bevölkerung vorhanden sind, nach Land- und seemännischer Bevölkerung getrennt, und zwar des Ersatzbedarfes aus der seemännischen Bevölkerung nach Maßgabe der Zahl der vorhandenen Militärpflichtigen derselben, unter Zustimmung des Bundesraths-Ausschusses für das Seewesen. Beim Mangel an Ersatzmannschaften der seemännischen Bevölkerung ist ein Hinübergreifen auf Militärpflichtige der Landbevölkerung innerhalb der aufzubringenden Gesammtzahl ohne weiteres zulässig; namentlich kommen hierbei solche Seeleute in Betracht, welche nur deshalb nicht zur seemännischen Bevölkerung gerechnet werden dürfen, weil sie nicht mindestens ein Jahr auf deutschen Schiffen gefahren sind. In der von dem Königlich preußischen Kriegsministerium nach Maßgabe der Bundes-Ersatzvertheilung aufzustellenden Ministerial-Ersatzvertheilung ist auch die Vertheilung der Marinerekruten auf die Marinetheile anzugeben.[1])

II. Zur Kriegsflotte gehören:

1) Die aktive Marine, d. h. das im aktiven Dienste befindliche Personal der Matrosen- und Werftdivisionen, der Matrosenartillerie-Abtheilungen sowie des Seebataillons, gleichviel in welchem Kommandoverhältnisse sich die Personen befinden. Sie wird zusammengesetzt aus

a. Freiwilligen oder Ausgehobenen der seemännischen Bevölkerung;

b. Freiwilligen oder Ausgehobenen aus der Landbevölkerung für die Marinetruppen (Seebataillon und Matrosen-Artillerie) beziehungsweise auch für die Matrosen- und Werftdivisionen.

2) Das von der aktiven Marine beurlaubte Personal zu Ziffer 1 bis zum vollendeten siebenten Dienstjahre (Reserve).[2])

Die Militärpflicht, d. h. die Pflicht, sich der Aushebung für das stehende Heer oder die Flotte zu unterwerfen, beginnt mit dem 1. Januar des Kalenderjahres, in welchem der Wehrpflichtige das zwanzigste Lebensjahr vollendet, und dauert so lange, bis über die Dienstpflicht des Wehrpflichtigen endgültig entschieden ist. Um jedoch im allgemeinen wissenschaftliche und gewerbliche Ausbildung so wenig wie möglich durch die Dienstpflicht zu

---

1) G. vom 9. November 1867, § 9; E. O. §§ 50 bis 52; M. O. §§ 1 und 2.

2) G. vom 9. November 1867, § 13 Ziffer 1 und 2, unter Berücksichtigung der Organisationen der Gegenwart.

stören, ist es jedem jungen Manne überlassen, schon nach vollendetem siebzehnten Lebensjahre, wenn er die moralische und körperliche Befähigung hat, freiwillig zum aktiven Dienste einzutreten; ein solcher Wehrpflichtiger ist der Aushebung nicht mehr unterworfen. [1])

Die Dienstzeit in der Flotte dauert sieben Jahre, darunter die ersten drei Jahre im aktiven Dienste. Die aktive Dienstzeit wird nach dem wirklich erfolgten Diensteintritte, jedoch mit der Maßgabe berechnet, daß die Mannschaften, welche in der Zeit vom 2. Oktober bis 31. März eingestellt werden, als am vorhergehenden 1. Oktober eingestellt gelten. [2]) Die Entlassung eingeschiffter Mannschaften kann jedoch, wenn nach den Umständen eine frühere Entlassung nicht ausführbar ist, bis zur Rückkehr in einen heimathlichen Hafen verschoben werden und erfolgt alsdann am dritten auf den Tag der Rückkehr in den Stationshafen folgenden Tage. [3]) Für Seeleute von Beruf und für das Maschinenpersonal, zu welchem auch das Personal der Heizersektionen zu rechnen, sowie für Lootsen und Lootsenknechte kann eine vorzeitige Beurlaubung eintreten, sofern dieselben eine ungewöhnliche technische Vorbildung bei ihrem Eintritte mitgebracht, sich tadellos geführt, den nöthigen Grad militärischer Ausbildung erlangt haben und andere dienstliche Interessen nicht entgegenstehen; die aktive Dienstzeit kann denselben auf ein oder zwei Jahre verkürzt werden; eine Entlassung nach vollendetem ersten Dienstjahre soll, wenn obige Voraussetzungen zutreffen, in der Regel zu Gunsten der Dreijährig-Freiwilligen bei der Maschinistensektion erfolgen, welche das Zeugniß der Befähigung zum Seedampfschiffs-Maschinisten 2. Klasse haben. [4])

---

[1]) G. vom 9. November 1867, §§ 6 und 10; E. O. §§ 20, 22.

[2]) Die aktive Dienstzeit der als unsichere Dienstpflichtige eingestellten Mannschaften wird von dem auf ihre Einstellung folgenden Rekruten-Einstellungstermine ab gerechnet (E. O. § 7 Nr. 2).

[3]) G. vom 9. November 1867, § 6; E. O. §§ 15 und 7; s. im übrigen M. O. § 16; danach ist die Entlassung einzelner Mannschaften der Besatzung S. M. Schiffe und Fahrzeuge im Auslande im Frieden nur zulässig, wenn

a. der Betreffende seiner gesetzlichen oder auf besonderem Vertragsverhältniß beruhenden Dienstpflicht genügt hat oder als invalide anerkannt ist,
b. die Entlassung im Wunsche des Betreffenden liegt und dieser protokollarisch auf Gewährung von Reise- und Marschgeld verzichtet,
c. derselbe ein gleich anzutretendes Engagement, oder die nöthigen Reisemittel bis zur Heimath nachweist, und
d. seine etwaigen Kleiderschulden getilgt sind.

S. ferner M. O. § 13, Ziffer 7.

[4]) G. vom 9. November 1867, § 13; E. O. § 15; M. O. §§ 14 Ziffer 1c und 4 und § 29 Ziffer 3.

Während des Restes der siebenjährigen Dienstzeit in der Flotte sind die Mannschaften der Reserve beurlaubt, soweit nicht die jährlichen Uebungen oder nothwendige Ausrüstung der Flotte die Einberufung zum Dienste erfordern. Jeder Reservist ist, abgesehen von Dienstleistungen behufs Erlangung der Qualifikation zum Offizier, zur Theilnahme an zwei Uebungen, welche die Dauer von je acht Wochen nicht überschreiten sollen, verpflichtet; jede Einberufung zur Ausrüstung der Flotte zählt für eine Uebung. [1])

III. Den freiwilligen Eintritt zum Dienste in der Flotte anlangend, finden die allgemeinen Bestimmungen über den freiwilligen Eintritt zum aktiven Dienste im Heere sinngemäße Anwendung; [2]) im besonderen gilt in Betreff der Freiwilligen der seemännischen Bevölkerung Folgendes:

1) Junge Seeleute von Beruf, welche den Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienste besitzen, oder welche die Steuermannsprüfung abgelegt haben, genügen ihrer Verpflichtung für den einjährig-freiwilligen Dienst bei einer Matrosendivision. Bei der Meldung haben dieselben das Zeugniß über die Befähigung als Steuermann auf großer Fahrt und ein obrigkeitliches Attest über ihre bisherige sittliche Führung, beziehungsweise den Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienste und ein obrigkeitliches Attest über ihre sittliche Führung seit Ertheilung des Berechtigungsscheines vorzulegen. Dieselben sind nicht verpflichtet, sich selbst zu bekleiden und zu verpflegen. Die Einstellungstermine sind der 1. Februar, der 1. April, der 1. Juli und der 1. Oktober.

2) In die Maschinistenabtheilungen der Werftdivisionen können junge Leute als Einjährig-Freiwillige eingestellt werden, wenn sie den Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienst besitzen und entweder:

a. das Zeugniß der Befähigung zum Maschinisten erster, zweiter oder dritter Klasse auf deutschen Seedampfschiffen (§ 15) erlangt haben, oder

b. Zeugnisse beibringen über neunmonatliche praktische oder konstruktive erfolgreiche Beschäftigung beim Bau von Schiffsdampfmaschinen, und über dreimonatliche Beschäftigung als Assistent bei einer im Betriebe befindlichen Dampfmaschine, oder

---

[1]) G. vom 9. November 1867, § 6; E. O. §§ 16 bezw. 11 Ziffer 1 bis 4 und K. O. § 12 Ziffer 1; im übrigen s. M. O. §§ 52, 56 und 62 Ziffer 2; M. O. § 52 Ziffer 3.

[2]) E. O. § 87; s. auch § 15 Nr. 7, § 8 und §§ 89 bis 94.

c. mindestens ein Jahr als Maschinist oder Maschinistenassistent auf See- oder Flußdampfschiffen gefahren sind und hierüber gute Atteste beibringen.

Die Einjährig-Freiwilligen werden als Maschinistenapplikanten eingestellt. Sie sind gleichfalls zur Selbstbekleidung und Selbstverpflegung nicht verpflichtet. Die Einstellungstermine sind der 1. Februar und der 1. Oktober.[1])

3) Für Einjährig-Freiwillige ist der Tag, an welchem sie das Jahr abgedient haben, der Entlassungstermin. Urlaub über 14 Tage ist nachzudienen. Aktiv dienenden Mannschaften, welche zum Besuche einer Navigationsschule beurlaubt werden und darauf die Steuermannsprüfung für große Fahrt bestehen, wird ein Drittheil der vor dem Besuche der Navigationsschule abgeleisteten Dienstzeit auf ihre demnächstige einjährige Dienstzeit angerechnet.[2])

4) Mannschaften der seemännischen Bevölkerung können bei den Matrosendivisionen als Dreijährig-Freiwillige zu jeder Zeit eingestellt werden.[3])

5) Bei den Werftdivisionen können Dreijährig-Freiwillige für die Maschinisten-, Heizer- und Handwerkerlaufbahn eingestellt werden, und zwar in der Regel am 1. Februar, ausnahmsweise jedoch zu jeder Zeit.[4]) Wegen Abkürzung der Dienstzeit s. unter II.

6) Nach ausgesprochener Mobilmachung können von allen Marinetheilen und Schiffen ꝛc. Kriegsfreiwillige eingestellt werden, und zwar als Gemeine, als Unteroffiziere oder zur Besetzung von Offiziers- und Deckoffiziersstellen.[5])

---

[1]) G. vom 9. November 1867, § 13 Nr. 4; s. im übrigen M. O. § 21, Ziffer 2 ff. bis 23. — Schiffsbautechniker, auch solche, welche nicht zur seemännischen Bevölkerung gehören, können am 1. Februar und 1. Oktober als Einjährig-Freiwillige in die Handwerkerabtheilungen der Werftdivisionen eingestellt werden; sie haben sich selbst zu bekleiden, auszurüsten und zu verpflegen. M. O. § 21 Ziffer 1, s. auch § 23 Ziffer 4.

[2]) M. O. § 13 Ziffer 5.

[3]) Daselbst § 28 Ziffer 1.

[4]) Daselbst § 29 woselbst auch die näheren Bedingungen.

[5]) Daselbst § 32 und Anlage 5. Bei der Besetzung von Offiziers- und Deckoffiziersstellen kommen hauptsächlich Angehörige der seemännischen Bevölkerung in Betracht, und zwar sind die Bestimmungen für die Annahme folgende:

§ 1.

Allgemeines.

1) Nach ausgesprochener Mobilmachung können zur Besetzung derjenigen Stellen in der Kaiserlichen Marine, die zwar ein besonderes technisches oder seemännisches Geschick, nicht aber eine speziell militärische Vorbildung verlangen,

7) Wegen der Einstellung Freiwilliger im Auslande siehe unter VI, 4.

IV. Die Seewehr wird eingetheilt in

---

geeignete Personen auch ohne zuvor in der Kaiserlichen Marine gedient zu haben, behufs Besetzung von Offiziers- und Deckoffiziersstellen als Kriegsfreiwillige (E. O. § 99) eingestellt werden.

2) Diese Personen müssen Reichsangehörige, gesund und nicht dienstpflichtig sein, auch dürfen sie nicht zu dem etwa bereits aufgebotenen Theil des Landsturmes gehören.

§ 2.

Hilfs-Offiziere.

Es können eingestellt werden:

1) als Hilfs-Kapitänlieutenants: Schiffer auf großer Fahrt, die mindestens 4 Jahre ein transatlantisches, hauptsächlich für den Passagierverkehr verwendetes Postdampfschiff geführt haben;

2) als Hilfs-Lieutenants zur See: Schiffer auf großer Fahrt, die mindestens 1 Jahr ein transatlantisches Dampfschiff geführt haben;

3) als Hilfs-Unterlieutenants:

a. Schiffer auf großer Fahrt, die mindestens 1 Jahr als erster oder 2 Jahre als zweiter Steuermann auf transatlantischen, hauptsächlich für den Passagierverkehr verwendeten Postdampfschiffen gefahren, oder ein anderes größeres Seedampfschiff geführt haben;

b. inaktive Deckoffiziere der Kaiserlichen Marine;

c. inaktive Unteroffiziere der Marine und Armee, die sich in einer entsprechenden bürgerlichen Lebensstellung befinden. Dieselben treten als Feldwebel oder Deckoffizier ein und können nach dargelegter Qualifikation zu Hilfsunterlieutenants befördert werden. Sie finden in der Regel nur Verwendung am Lande bei den Matrosen- und Werftdivisionen, den Seebataillonen und den Matrosenartillerie-Abtheilungen;

4) als Hilfs-Maschinenunteringenieure:

a. Maschinisten erster Klasse, die mindestens 1 Jahr lang eine Maschine von über 1000 indizirten Pferdestärken auf transatlantischen, hauptsächlich für den Passagierverkehr verwendeten Postdampfschiffen selbstständig geleitet haben;

b. inaktive Obermaschinisten (früher Deckoffiziere erster Klasse) der Kaiserlichen Marine.

§ 3.

Hilfs-Deckoffiziere.

Es können eingestellt werden:

1) als Hilfs-Obermaschinisten:

a. Maschinisten erster Klasse der Handelsmarine, die eine Maschine von über 500 indizirter Pferdekraft auf seegehenden Dampfschiffen mindestens 1 Jahr lang selbstständig geleitet haben;

b inaktive Maschinisten (früher Deckoffiziere zweiter Klasse);

2) als Hilfs-Maschinisten:

a. Maschinisten erster Klasse der Handelsmarine, sowie Maschinisten zweiter

a. die Seewehr erster Klasse, bestehend aus den von der Marinereserve zur Seewehr entlassenen Mannschaften, mit fünfjähriger Dienstzeit;

Klasse, die mindestens 1 Jahr als zweiter Maschinist auf Dampfschiffen mit Maschinen von über 500 indizirter Pferdekraft gefahren oder mindestens 1 Jahr lang die Maschine eines Seedampfschiffes von über 300 indizirter Pferdekraft selbstständig geleitet haben;

b. inaktive Obermaschinisten und Maschinistenmaate,

3) als Hilfs-Oberbootsleute, Hilfs-Obersteuerleute, Hilfs-Obermeister: inaktive Oberbootsleute, Obersteuerleute, Obermeister, Bootsleute, Steuerleute und Meister der Kaiserlichen Marine;

4) als Hilfs-Bootsleute und Hilfs-Meister: inaktive Oberbootsmanns-, Bootsmanns-, Oberzimmermanns- und Zimmermannsmaate;

5) als Hilfs-Steuerleute:

a. Schiffer auf großer Fahrt, die mindestens 1 Jahr lang ein Seeschiff, nicht unter 600 Kubikmeter Netto-Raumgehalt groß, geführt haben;

b. inaktive Obersteuermannsmaate.

§ 4.

Dienstverhältnisse und Bestallung.

1) Die im § 2 aufgeführten Kategorien werden auf Vorschlag des Stationschefs vom Chef der Admiralität vorbehaltlich der Allerhöchsten Genehmigung für die Dauer des Krieges ernannt; sie rangiren hinter den Seewehroffizieren ihrer Charge und unter sich nach Charge und Datum der Ernennung. Ihr Verhältniß als Vorgesetzte wie als Untergebene wird lediglich durch die Funktion, nicht durch die Charge geregelt. Auf sie finden alle auf die Offiziere bezüglichen gesetzlichen und sonstigen Vorschriften Anwendung. Ausgenommen hiervon sind nur die Bestimmungen über die Ehrengerichte und über die Wahl der Offiziere, und sollen Hilfs-Offiziere u. s. w. an den Ehrengerichten und der Offizierwahl weder theilnehmen, noch ihnen unterworfen sein.

2) Die Kategorien des § 3 ernennt der Stationschef; sie rangiren hinter den gleichen Chargen des aktiven Soldatenstandes unter sich nach Charge und Datum der Ernennung. Auf sie finden alle auf Deckoffiziere bezüglichen gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen Anwendung.

3) Alle erhalten seitens des sie Ernennenden eine Bestallung.

4) Die Kompetenzen der Hilfs-Offiziere und Hilfs-Deckoffiziere regelt das Kriegs-Geldverpflegungsreglement für die Kaiserliche Marine.

§ 5.

Uniform.

1) Die Hilfs-Offiziere und Hilfs-Maschinenunteringenieure tragen die Uniform ihrer Charge, daneben an jeder Seite auf dem Rockkragen den unklaren Anker mit Krone der Oberbootsleute.

2) Die Hilfs-Oberdeck- und Hilfs-Deckoffiziere tragen die Uniform ihrer Charge, das Abzeichen derselben aber nur auf der rechten Seite des Rockkragens.

§ 6.

Aufhören der Aktivität.

Bei Aufhören des mobilen Zustandes scheiden die hier behandelten Personen

b. die Seewehr zweiter Klasse, bestehend aus den sonstigen Marinedienstpflichtigen, welche auf der Flotte nicht gedient haben und bei ausgebrochenem Kriege zur Ergänzung der Marine einberufen werden können; ihre Dienstpflicht dauert vom Tage der Ueberweisung bis zum vollendeten einunddreißigsten Lebensjahre.[1])

Mannschaften, welche aus der Seewehr zweiter Klasse zum aktiven Dienste eingezogen werden, sind bei Zurückführung der Marine auf den Friedensstand wieder zu entlassen. Sie treten, wenn sie für den Marinedienst ausgebildet sind, je nach ihrem Lebensalter, zur Marinereserve oder zur Seewehr erster Klasse über; sind sie für den Marinedienst nicht ausgebildet, so treten sie in die Seewehr zweiter Klasse zurück; im ersteren Falle ist ihre Dienstpflicht in der Marinereserve und in der Seewehr erster Klasse so zu bemessen, als wenn sie am 1. Oktober desjenigen Kalenderjahres, in welchem sie das zwanzigste Lebensjahr vollendeten, zum aktiven Dienste in der Flotte eingestellt worden wären.[2])

Die Seewehr erster Klasse wird in Friedenszeiten in der Regel zu Uebungen nicht einberufen. Seeoffiziere und Maschineningenieure der Reserve und Seewehr können, abgesehen von Dienstleistungen behufs Erlangung der Qualifikation zu einer höheren Charge, im Reserve- und Seewehrverhältniß zusammengenommen dreimal zu vier- bis achtwöchentlichen Uebungen einberufen werden. Ueber Gesuche um Dispensation von den Uebungen entscheidet das Landwehr-Bezirkskommando, bei Offizieren der Chef der Admiralität. Für die Dienstpflichtigen der Seewehr zweiter Klasse finden zeitweise kürzere Uebungen an Bord, namentlich behufs Ausbildung in der Schiffsartillerie, statt, und wird Jeder in der Regel zweimal zu einer vierwöchentlichen Uebung herangezogen.[3])

V. Die Bestimmungen über die Dauer der Dienstpflicht in der Flotte und in der Seewehr gelten nur für den Frieden. Im Kriege entscheidet

ohne weiteres wieder aus. Während des mobilen Zustandes kann ihre Entlassung von derjenigen Behörde, welche ihre Ernennung ausgestellt hat, verfügt werden.

[1]) In allen Fällen, in welchen Militärpflichtige der Landbevölkerung der Ersatzreserve zu überweisen sind, werden die Militärpflichtigen der seemännischen Bevölkerung, unter Ertheilung eines Seewehrscheines, der Seewehr zweiter Klasse überwiesen. E. O. § 40.

[2]) G. vom 9. November 1867. §§ 7 und 13 Nr. 7; E. O. § 17.

[3]) G. vom 9. November 1867, § 13 Ziffer 8 und 10; K. O § 12 Ziffer 8, 9 und 12; M. O. § 52. — In Betreff der Ergänzung und der gesammten Dienstverhältnisse der Seeoffiziere und sonstigen Offiziers-Chargen des Beurlaubtenstandes s. M. O. §§. 55 bis 64.

darüber allein das Bedürfniß, und es findet für die Dauer einer Mobilmachung ein Uebertritt von der Flotte zur Seewehr und von der Seewehr zum Landsturme nicht statt.[1])

VI. In Betreff der Militärpflichtigen der seemännischen Bevölkerung gelten im übrigen folgende Bestimmungen:

1) Die Anmeldung zur Rekrutirungs-Stammrolle, welche nach Beginn der Militärpflicht in der Zeit vom 15. Januar bis zum 1. Februar erfolgen muß, soll hinsichtlich der auf See befindlichen Wehrpflichtigen durch die Eltern oder Vormünder erfolgen.[2])

2) In Betreff der Musterungen im Sinne der Wehrordnung gilt Folgendes: Es sind besondere Schiffermusterungen eingerichtet, welche den Zweck haben, den Schifffahrt treibenden Militärpflichtigen der Land- wie der seemännischen Bevölkerung die Gestellung vor den Ersatzbehörden zu ermöglichen, ohne sie in der Ausübung ihres Berufes während der Dauer ihrer Militärpflicht erheblich zu beeinträchtigen. Es dürfen daher alle Schifffahrt treibenden Militärpflichtigen auf ihren Wunsch durch die Civilvorsitzenden der Ersatzkommissionen[3]) von der Gestellungspflicht beim Musterungs- oder Aushebungsgeschäft entbunden und bis zu den im Monat Januar jedes Jahres stattfindenden Schiffermusterungen zurückgestellt werden. Ueber die erfolgte Zurückstellung wird ihnen eine vorläufige Bescheinigung ertheilt. Die Schiffermusterungen werden durch die ständigen Mitglieder der Ersatzkommissionen unter Zuziehung eines Militär- oder Marinearztes abgehalten und finden in der Regel an den Aushebungsorten statt, jedoch nur, soweit dort Schifffahrt treibende Militärpflichtige in größerer Zahl vorhanden sind. Die Termine, welche für jeden Brigadebezirk durch den Infanterie-Brigadekommandeur festzusetzen sind, und zwar derartig, daß die Einstellung der auszuhebenden Militärpflichtigen der seemännischen Bevölkerung im Anschlusse an die Schiffermusterung erfolgen kann, werden durch die Ersatzkommissionen amtlich veröffentlicht. Bei den Schiffermusterungen wird über die Tauglichkeit und Untauglichkeit der betreffenden Militärpflichtigen der seemännischen Bevölkerung, soweit sie nicht außerterminlich gemustert werden, endgültig entschieden. Reklamationen dürfen in den Terminen weder angebracht noch erörtert werden. Wer auf Grund

---

[1]) G. vom 9. November 1867, § 14. E. O. § 18.

[2]) E. O. § 23 Nr. 5.

[3]) Das Gesuch ist an den Civilvorsitzenden der Ersatzkommission desjenigen Aushebungsbezirkes zu richten, in welchem der Militärpflichtige gestellungspflichtig ist. E. O. § 24.

bürgerlicher Verhältnisse Berücksichtigungen beansprucht, muß seine Wünsche rechtzeitig beim Musterungs- oder Aushebungsgeschäft entweder selbst oder durch seine Angehörigen anbringen. Die Aushebung erfolgt in der regelmäßigen Reihenfolge. [1])

Die Zahl der auszuhebenden Militärpflichtigen der seemännischen Bevölkerung richtet sich nach der Brigade-Ersatzvertheilung. Reicht die Zahl der Tauglichen nicht aus, um den Bedarf zu decken, so sind aus den für Nachersatzgestellungen ausgehobenen Rekruten [2]) sogleich die etwa Geeigneten zu gestellen. Hierbei ist ein Hinübergreifen auf Militärpflichtige der Landbevölkerung zulässig; namentlich kommen alsdann solche Seeleute in Betracht, welche nur um deswillen nicht zur seemännischen Bevölkerung gehören, weil sie nicht mindestens ein Jahr auf deutschen Schiffen gefahren sind. [3]) Ist die Zahl der Tauglichen größer als der Bedarf, so wird, um etwaige Ausfälle in anderen Landwehr-Bataillonsbezirken auszugleichen, ein gewisser Prozentsatz (mindestens 5 Prozent) mehr ausgehoben. Ueber die Zahl der tauglichen Militärpflichtigen der seemännischen Bevölkerung wird durch den Bezirkskommandeur der Brigade in der Regel telegraphische Meldung erstattet. Der Brigadekommandeur bestimmt in gleicher Weise die Zahl der nach dem Brigadesammelplatz zu stellenden Rekruten. Geht keine Bestimmung über die Zahl ein, so wird die ganze Zahl der ausgehobenen Mannschaften gestellt. Alle überzähligen, sowie die nicht beanspruchten Prozent-Mannschaften werden, ohne Rücksicht auf das Militärpflichtjahr, der Seewehr zweiter Klasse überwiesen.

Die Ausschließungs-, Ausmusterungs- und Seewehrscheine werden im Musterungstermine durch die Ersatzkommission im Auftrage der Ober-Ersatzkommission ausgefertigt und sogleich ausgehändigt.

Nach der Aushebung erhalten die für die Flotte ausgehobenen Militärpflichtigen der seemännischen Bevölkerung einen kurzen Urlaub zur Ordnung ihrer häuslichen rc. Angelegenheiten. Die Loosungsscheine werden ihnen vorher abgenommen und durch Gestellungsordres ersetzt. [4])

Demnächst werden die Marinerekruten brigadeweise gesammelt, möglich in den Brigadestabsquartieren, damit der Brigadekommandeur sich ein Urtheil über die getroffene Auswahl bilden und, sofern Prozent-Mannschaften vorhanden, Ausgleiche veranlassen kann. Erscheint das Brigadestabsquartier

---

[1]) S. darüber E. O. § 65. [2]) Daselbst § 76. [3]) Daselbst § 51 Ziffer 7.
[4]) Daselbst §§ 74 und 75.



seiner geographischen Lage wegen zum Sammelplatze nicht geeignet, so werden die Marinerekruten den Marinetheilen nach näherer Bestimmung der Brigade direkt überwiesen.[1])

Nach Eintritt einer Mobilmachung finden besondere Schiffermusterungen nicht statt.[2])

3) Die von Reisen zurückkehrenden militärpflichtigen Mannschaften der seemännischen Bevölkerung können jeder Zeit, im Frieden sowohl wie im Kriege, außerterminlich gemustert werden. Sie werden, falls sie für tauglich befunden, sofern sie in der regelmäßigen Reihenfolge zum Dienste heranzuziehen sind oder die Einstellung wünschen, sogleich in die Flotte eingestellt. Sie kommen auf den Ersatzbedarf entweder des vorhergehenden oder, wenn der Bedarf für das vorhergehende Jahr gedeckt ist, des laufenden Jahres zur Anrechnung.[3])

Für die außerterminlich zwischen dem 1. April und 30. Juni Eingestellten der seemännischen Bevölkerung ist der 31. Dezember, für die zwischen dem 1. Juli und 30. September Eingestellten der 31. März, welcher auf ihr vollendetes zweites Dienstjahr fällt, der Entlassungstermin.[4])

4) Militärpflichtige der seemännischen Bevölkerung dürfen, wenn sie sich durch Personalpapiere legitimiren und den Nachweis führen, daß sie engagementsfrei sind, im Auslande durch die Kommandanten S. M. Schiffe und Fahrzeuge, sobald die Verhältnisse des Schiffes es zulassen, auch über den Besatzungsetat als Ein- oder Dreijährig-Freiwillige beziehungsweise als Kapitulanten eingestellt werden. Es ist diesen Mannschaften zu eröffnen, daß ihre Entlassung erst nach Rückkehr des Schiffes in die Heimath erfolgen kann.[5])

---

1) E. O. § 80 Ziffer 8.

2) E. O. § 95 Ziffer 2.

3) E. O. §§ 77, 95 Ziffer 2 und 97 Ziffer 4. Die M. O. bestimmt im § 2 unter No. 4: Brodlose Rekruten (E. O. § 80,4), außerterminlich Gemusterte (E. O. § 77) und unsichere Dienstpflichtige (E. O. § 7,2 und § 65,3) der seemännischen Bevölkerung werden im Frieden, ebenso wie nach Eintritt einer Mobilmachung, der nächsten Marinestation (Kiel oder Wilhelmshaven) von den Landwehr-Bezirkskommandos sofort direkt überwiesen.

4) M. O. § 13 Ziffer 3. Unsichere Dienstpflichtige dienen bis zu dem auf ihr vollendetes drittes Dienstjahr folgenden Entlassungstermine derjenigen Kategorie, zu der sie gehören. Daselbst Ziffer 4.

5) E. O. § 41 Ziffer 4; M. O. § 31. — Haben die Betreffenden ihre Legitimationspapiere verloren, so ist, soweit angängig, Auskunft von dem Kaiserlichen

5) Sie können auf Reklamation ihrer selbst oder ihrer Angehörigen lediglich mit Rücksicht auf ihren Beruf bis zu dem am Schlusse ihres vierten Militärpflichtjahres stattfindenden Schiffermusterungsgeschäfte zurückgestellt werden. Seeleute, welche auf einem deutschen Kauffahrteischiffe nach vorschriftsmäßiger Anmusterung thatsächlich in Dienst getreten sind, sollen in Friedenszeiten für die Dauer der bei der Anmusterung eingegangenen Verpflichtungen von allen Militärdienstpflichten befreit werden, haben jedoch eintretenden Falles diese Pflichten nach ihrer Entlassung von dem Kauffahrteischiffe, bevor sie sich aufs neue anmustern lassen, nachträglich zu erfüllen. Ebenso haben Seeleute, welche eine deutsche Navigations- oder Schiffsbauschule besuchen, für die Dauer des Besuches dieser Anstalten, im Frieden auf Zurückstellung Anspruch. Als Navigationsschulen in diesem Sinne sind die öffentlichen Navigationsschulen anzusehen, an deren Sitze von der Landesregierung eine Kommission für die Prüfung der Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen eingesetzt ist.[1])

6) Um die Erwerbung tüchtiger Kräfte aus der Handelsmarine für das Maschinistenfach zu ermöglichen, ist zugelassen, daß als Maschinistenmaate Leute eingestellt werden können, welche

a. ihrer Militärdienstpflicht genügt, sich während derselben vorwurfsfrei geführt haben und noch vollkommen seedienstfähig sind,

b. ein Jahr als Maschinenbauarbeiter in einer Maschinenfabrik gearbeitet haben,

c. über zwölfmonatliche Seefahrzeit als Maschinistenassistent auf einem Kauffahrteidampfer ein gutes Attest beibringen,

d. Die Prüfung zum Maschinistenmaaten bei ihrem Eintritte bestehen.[2])

VII. Wie alle Reichs- und Staatsbehörden sind insbesondere auch die Konsuln, die Seemannsämter und die Vorstände der öffentlichen Navigationsschulen verpflichtet, die Ersatz- und Landwehrbehörden bei der Kontrole und

---

Konsulat einzuziehen. S. im übrigen Instruktion für den Kommandanten ꝛc. § 39, in der Fassung nach den Allerh. Ordres vom 25. Mai 1873 und 25. Januar 1879 (Bütow, Th. 2 Abth. 4 S. 21).

[1]) G. vom 9. November 1867, § 13 Nr. 5; E. O. § 31 Nr. 6 und § 15 Nr. 5 und 6.

[2]) Organisations-Reglement für die Werftdivisionen vom 10. Dezember 1872, § 24. — In Betreff der Prüfung zum Maschinistenmaaten s. die Instruktion für die Kaiserl. Maschinisten- und Steuermannsschule vom 30. August 1877, § 24. (Bütow, Th. 2. Abth. 7 S. 49 ff.)

allen hiermit im Zusammenhange stehenden Dienstobliegenheiten zu unterstützen.[1])

In Betreff der Anmusterungen gelten folgende, den Seemannsämtern zur Nachachtung mitgetheilten Bestimmungen:[2])

1) Junge Leute, welche sich noch nicht im militärpflichtigen Alter befinden, dürfen für eine über den Zeitpunkt des Eintrittes in dieses Alter hinausliegende Zeit nur insoweit angemustert werden, als sie eine Bescheinigung des Civilvorsitzenden der Ersatzkommission ihres Gestellungsortes darüber beibringen, daß ihrer Abwesenheit für die beabsichtigte Dauer gesetzliche Hindernisse nicht entgegenstehen.

2) Junge Leute, welche das militärpflichtige Alter bereits erreicht oder überschritten haben, dürfen nur für die Dauer der ihnen bewilligten Zurückstellung als Schiffer oder als Schiffsleute zur Anmusterung zugelassen werden.

3) Der Anmusterung solcher Leute, welche sich im Besitze eines ihnen von der Ober-Ersatzkommission oder im Auftrage der letzteren von der Ersatzkommission vollzogenen und unterstempelten Ausschließungs-, Ausmusterungs-, Ersatzreservescheines 2. Klasse oder Seewehrscheines befinden, oder welche durch Entlassungspapiere nachweisen können, daß sie aus allen Militärverhältnissen ausgeschieden sind, steht aus militärischen Rücksichten kein Hinderniß entgegen.

4) Mannschaften der Reserve, Landwehr und Seewehr, sowie der Ersatzreserve 1. Klasse sind bei Anmusterungen durch die Seemannsämter von der Abmeldung beim Bezirksfeldwebel entbunden. Von jeder Anmusterung der vorgenannten Mannschaften, sowie der vorläufig in die Heimath beurlaubten Rekruten und Freiwilligen und der bis zur Entscheidung über ihr ferneres Militärverhältniß zur Disposition der Ersatzbehörden entlassenen Mannschaften durch die Seemannsämter haben letztere demjenigen Landwehr-Bezirkskommando, von welchem die Betreffenden kontrolirt werden, sofort Mittheilung zu machen und dabei die Dauer der Anmusterung anzugeben.

5) Mannschaften, welche zur Disposition der Truppen- oder Marinetheile beurlaubt sind, dürfen ohne besondere Genehmigung des zuständigen Land-

---

[1]) K. O. § 2 Nr. 1 und 3. — S. auch Regulativ für die preuß. Navigationsschulen vom 24. Juni 1881, § 20.

[2]) Die im Jahre 1883 unter Zugrundlegung der E. O. und der K. O. neu aufgestellten Bestimmungen sind durch Erlaß des Chefs der Admiralität vom 24. September 1883 (M. V. Bl. S. 135, 136) bekannt gemacht. S. auch M. O. Anl. 6; ferner N. K. J. zu § 32.



wehr=Bezirkskommandos weder als Schiffer noch als Schiffsleute zur Anmusterung zugelassen werden, noch dürfen denselben Pässe ertheilt werden.

6) Wehrpflichtige Deutsche sollen über den Zeitpunkt des Eintrittes in das militärpflichtige Alter hinaus auf Schiffen fremder Nationalität nur dann angemustert werden, wenn sie durch ein Attest der zuständigen deutschen Behörde (Ersatzkommission oder Seemannsamt) darthun können, daß der Uebernahme des betreffenden Schiffsdienstes von deutscher Seite kein Hinderniß entgegenstehe. Die Seemannsämter haben vor Ausstellung eines derartigen Attestes stets die Militärverhältnisse der Betreffenden einer sorgsamen Prüfung zu unterziehen; ingleichen ist das in Rede stehende Attest stets mit einem genauen Signalement des Inhabers zu versehen.

VIII. Bei eintretender Mobilmachung der Marine haben sämmtliche Militärpflichtigen und alle Mannschaften des Beurlaubtenstandes der Marine, diejenigen der Seewehr zweiter Klasse inbegriffen, welche sich auf See oder im Auslande befinden, so schnell als möglich in das Inland zurückzukehren und sich beim nächsten Bezirksfeldwebel oder bei den Marine=Stationskommandos zu Kiel oder Wilhelmshaven oder bei der Werft zu Danzig zu melden.[1])

IX. Die Schifffahrt treibenden Mannschaften sind in der Regel von dem persönlichen Erscheinen bei den Kontrolversammlungen zu entbinden. Es genügt die Festsetzung, daß sie sich in der ersten Hälfte des Monats mündlich oder schriftlich bei ihrem Bezirksfeldwebel zu melden und etwaige Veränderungen in ihren bürgerlichen Verhältnissen hierbei anzugeben haben. Die nach Mittheilung der Seemannsämter für deutsche Kauffahrteischiffe Angemusterten sind während der Dauer des betreffenden Dienstverhältnisses von der Theilnahme an den Kontrolversammlungen befreit. Ingleichen werden die Mannschaften der Seewehr zweiter Klasse in Friedenszeiten zu Kontrolversammlungen nicht einberufen. In denjenigen Kontrolbezirken, in welchen Schifffahrt treibende Mannschaften des Beurlaubtenstandes in größerer Zahl vorhanden sind, dürfen durch die Generalkommandos im

---

[1]) Bek. vom 24. September 1883, in Verbindung mit E. O. § 27 Ziffer 8 und K. O. §§ 7 Ziffer 2 und 15 Ziffer 5. Die gleiche Verpflichtung zur sofortigen Rückkehr von See oder aus dem Auslande liegt, sofern bei ausbrechendem Kriege durch Kaiserliche Verordnung der Landsturm aufgeboten wird, allen hiervon betroffenen Mannschaften ob. — Wer an der pünktlichen Rückkehr verhindert sein sollte, hat sich hierüber bei Vermeidung der gesetzlichen Strafe durch zuverlässige Atteste auszuweisen.

Laufe des Monats Januar besondere Schiffer-Kontrolversammlungen anberaumt werden.[1])

§ 35.

Sorge für hülfsbedürftige Seeleute im Auslande.

1) Gesetz, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate, sowie die Amtsrechte und Pflichten der Bundeskonsuln vom 8. November 1867 (B. G. Bl. S. 137 ff.), § 26.

2) Gesetz, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute, vom 27. Dezember 1872 (R. G. Bl. S. 432 ff.).

3) Nachtrag zur Allgemeinen Dienstinstruktion für die Konsuln des Deutschen Reiches, vom 22. Februar 1873.

I. Das Gesetz, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate ꝛc. vom 8. November 1867 enthält die allgemeine Vorschrift, daß die Bundeskonsuln hülfsbedürftigen Bundesangehörigen die Mittel zur Milderung augenblicklicher Noth oder zur Rückkehr in die Heimath nach Maßgabe der ihnen ertheilten Amtsinstruktion zu gewähren haben,[2]) beschränkt also die Verpflichtung zur Hülfeleistung, abweichend von dem preußischen Konsular-Reglement, nicht auf hülfsbedürftige Seeleute.

In Betreff der Gewährung von Unterstützung gelten folgende Gesichtspunkte:

1) Ein Rechtsanspruch auf Unterstützung steht Reichsangehörigen im Auslande nicht zu.

2) Zur Begründung des Unterstützungsgesuches muß die Eigenschaft als Reichsangehöriger vollständig nachgewiesen werden.

3) Der Bittsteller ist zunächst an die örtlichen Behörden oder Wohlthätigkeitsvereine oder etwa am Orte befindliche alimentationspflichtige Verwandte zu verweisen.

5) Ausgeschlossen von jeder Unterstützung sind Deserteure von der Landarmee, von der Kriegsflotte und von der Handelsmarine, sowie ausgetretene Militärpflichtige, ferner offenbar unwürdige Individuen und solche Reichsangehörige, welche die Staatsangehörigkeit eines anderen Landes erworben haben oder ohne Erlaubniß in fremde Militär- oder Civildienste getreten sind.

6) Die Unterstützung ist auf das nothdürftigste Maß zu beschränken.[3])

---

[1]) K. O. § 11; M. O. § 51 und die Bestimmungen in Schema 7, namentlich S. 4 Nr. 12.

[2]) K. G. § 26.

[3]) N. K. J. zu § 26.

II. Die Fürsorge für hülfsbedürftige Seeleute im besonderen ist geregelt durch die Konsular-Instruktion und, soweit es sich um die Heimsendung von Seeleuten mittels deutscher Kauffahrteischiffe handelt, durch das Gesetz vom 27. Dezember 1872. Unter Seeleuten in diesem Sinne sind, wie aus § 5 Ziffer 1 dieses Gesetzes sich ergiebt, nicht allein Seeleute im engeren Sinne zu verstehen, sondern alle diejenigen Personen, deren Beruf eine gewerbsmäßige Funktion irgend welcher Art an Bord von Kauffahrteischiffen ist.

A. Pflichten des Konsuls.

1) Dem Konsul liegt die Fürsorge für kranke Seeleute, welche sich an ihn wenden, ob. Gehören dieselben zur Besatzung eines in einem Hafen seines Amtsbezirkes liegenden Schiffes, so hat er thunlichst dafür zu sorgen, daß der Schiffer alle nach Maßgabe der Seemannsordnung gegen solche Kranke dem Rheder obliegenden Pflichten vollständig erfülle (s. § 29) und in dem Falle der Abfahrt des Schiffes vor erfolgter Heilung derselben die Erfüllung dieser Pflichten sicher stelle. Gelingt dies nicht, oder gehört der kranke Seemann nicht zu einem im Hafen liegenden Schiffe, so hat der Konsul für Heilung und Verpflegung und demnächstige Heimsendung des Kranken Sorge zu tragen.

2) Wenn Seeleute, welche bis zum Eintritt der Hülfsbedürftigkeit auf deutschen, durch Zufall verloren gegangenen Schiffen dienten, die Unterstützung des Konsuls nachsuchen, so ist zu unterscheiden, ob dieselben Reichsangehörige sind oder nicht. In dem ersteren Falle hat der Konsul sie zu unterstützen und geeigneten Falles heimzusenden. Sind sie nicht Reichsangehörige, so hat der Konsul dieselben mit ihrem Gesuche zunächst an das Konsulat desjenigen Staates zu verweisen, dessen Angehörige sie sind. Sollte jedoch ein solches Konsulat nicht am Orte sein, oder die bei ihm nachgesuchte Hülfe verweigern — welche Thatsache thunlichst durch schriftliche Beweisstücke zu konstatiren ist — so hat der Konsul sich auch der dem Deutschen Reiche nicht angehörigen Seeleute verloren gegangener deutscher Schiffe anzunehmen, sofern nicht etwa den deutschen Seeleuten in gleichem Falle von dem Konsul der betreffenden Staaten Beistand versagt wird.

3) Wenn Reichsangehörige, welche bis zum Eintritt ihrer Hülfsbedürftigkeit auf fremden Schiffen dienten, die Unterstützung des Konsuls in Anspruch nehmen, so hat letzterer in Ermangelung anderweitig, z. B. von dem Konsul der Nation, welcher das Schiff angehört, zu erreichender Hülfe,

denselben in gleichem Umfange beizustehen, wie dies für kranke und hülfsbedürftige Seeleute deutscher Schiffe vorgeschrieben ist.

4) Für Seeleute, welche aus den im § 57 unter Nr. 1 bis 4 der Seemannsordnung angegebenen Gründen entlassen sind, darf der Konsul die Heimschaffungskosten nicht übernehmen, jedoch kann er ihnen bei dringender Noth einige Unterstützung für Rechnung der Reichskasse gewähren.

5) Etwaige Heuerforderungen an den Schiffsführer hat der Konsul nicht etwa dem Schiffsmanne vorschußweise zu zahlen, ebenso wenig sich in sonstige Geldangelegenheiten zu mischen, welche mit der Heimschaffungsmaßregel an sich in keinem nothwendigen Zusammenhange stehen, selbst wenn die Folge davon sein sollte, daß der Seemann wegen Schulden verhindert wird, abzureisen. Der Konsul hat sich in diesem Falle aller weiteren Unterstützungen des Seemannes zu enthalten.

6) In Bezug auf die Unterstützungen von Seeleuten sind die Ausgaben sowohl zum Zwecke der Beseitigung augenblicklicher Noth, als behufs Beförderung in die Heimath mit möglichster Sparsamkeit zu bemessen und auf den unvermeidlichen Bedarf einzuschränken.

7) Bei unternommener Heimschaffung soll zunächst für den einstweiligen Unterhalt (Wohnung, Kost und Kleidung) gesorgt werden.

8) Die Heimsendung soll womöglich auf dem Seewege erfolgen, und zwar, wenn irgend thunlich, durch ein deutsches Kauffahrteischiff; arbeitsfähige Personen sollen, wenn die Gelegenheit sich bietet, gegen Heuer im Schiffsdienste untergebracht werden. Es ist nicht nothwendig, daß die Beförderung unmittelbar nach dem Heimathsstaate erfolgt.[1])

B. Die Heimsendung mittels deutscher Kauffahrteischiffe.

1) Jedes deutsche Kauffahrteischiff, welches von einem außerdeutschen Hafen nach einem deutschen Hafen oder nach einem Hafen des Kanals, Großbritanniens, des Sundes oder des Kattegats oder nach einem außerdeutschen Hafen der Nordsee oder der Ostsee bestimmt ist, ist verpflichtet, deutsche Seeleute, welche im Auslande sich in hülfsbedürftigem Zustande befinden, behufs ihrer Zurückbeförderung nach Deutschland auf schriftliche Anweisung des Konsuls gegen eine Entschädigung nach seinem Bestimmungshafen mitzunehmen.

In Ansehung ausländischer Seeleute, welche unmittelbar nach einem Dienste auf einem deutschen Kauffahrteischiffe außerhalb Deutschlands

---

1) R. K. J. zu § 26.

sich in einem hülfsbedürftigen Zustande befinden, liegt den nach deren Heimathslande bestimmten deutschen Kauffahrteischiffen eine gleiche Verpflichtung ob.[1]) Zur Erfüllung dieser Pflichten kann der Schiffer vom Konsul zwangsweise angehalten werden.[2])

2) Bieten mehrere Schiffe Gelegenheit zur Mitnahme, so sind die zu befördernden Seeleute durch den Konsul nach Verhältniß der Größe der Schiffe und der Zahl ihrer Mannschaften auf die einzelnen Schiffe zu vertheilen.[3])

3) Die Mitnahme kann verweigert werden:

a. wenn und soweit an Bord kein angemessener Platz für die Mitzunehmenden vorhanden ist;

b. wenn der Mitzunehmende bettlägerig krank oder mit einer syphilitischen oder einer sonstigen, die Gesundheit oder Sicherheit der Mannschaft gefährdenden Krankheit behaftet ist, oder wegen eines Vergehens oder Verbrechens zurückbefördert werden soll;

c. wenn und soweit die Zahl der Mitzunehmenden ein Viertel der Schiffsmannschaft übersteigt;

d. wenn die Mitnahme nicht mindestens zwei Tage vor dem Zeitpunkte verlangt wird, an welchem das Schiff zum Abgehen fertig ist.

Die Entscheidung über den Grund der Weigerung steht dem Konsul zu.[4])

4) Während der Reise erhält der Mitgenommene Kost und Logis von Seiten des Schiffes.[5])

5) Die der Rhederei gebührende Entschädigung beträgt, in Ermangelung der Vereinbarung über einen geringeren Satz, für jeden Tag des Aufenthaltes an Bord:

a. für einen Schiffer, einen Steuermann, einen Arzt, einen Maschinisten oder den Assistenten eines solchen, einen Proviant- oder Zahlmeister drei Mark auf Segelschiffen und vier Mark fünfzig Pfennige auf Dampfschiffen;

---

[1]) Die R. K. J. bemerkt hierzu: „Es versteht sich, daß die Leistungen deutscher Schiffe zu Gunsten fremder Seeleute nicht in Anspruch zu nehmen sind, insoweit für die letzteren seitens des eigenen Landeskonsuls gesorgt wird, oder die Heimschaffung ohne Aufwendung höherer Kosten auf einem Schiffe ihrer Nation erfolgen kann oder endlich diejenige Nation, welcher der Hülfsbedürftige angehört, deutschen Seeleuten in gleicher Lage jeden Beistand versagt."

[2]) G. vom 27. Dezember 1872, § 1.

[3]) Daselbst § 2. [4]) Daselbst § 3. [5]) Daselbst § 4.

b. für jeden anderen Seemann, gleichviel ob derselbe unter Umständen als Schiffsoffizier angesehen ist oder nicht, wie z. B. der Zimmermann, eine Mark und fünfzig Pfennige auf Segelschiffen und zwei Mark auf Dampfschiffen.[1])

Die Konsuln sollen auf Vereinbarungen über geringere Sätze oder über kostenfreie Beförderung, namentlich bei theilweiser Arbeitsfähigkeit des Heimzuschaffenden, hinzuwirken suchen.

6) Die Auszahlung der Entschädigung erfolgt im Bestimmungshafen durch das Seemannsamt gegen Auslieferung der wegen der Mitnahme erfolgten Anweisung.

Kann daher die Heimschaffung nicht direkt nach einem deutschen Hafen bewirkt werden, so hat das Konsulat der Zwischenstation die Entschädigung bis dorthin auszuzahlen und für die weitere Beförderung in entsprechender Weise Sorge zu tragen.[2])

Die in Rede stehenden Zahlungen sind Vorschußzahlungen zur Vermeidung der Weiterungen, welche regelmäßig mit dem Versuche einer Einziehung von dem definitiv Ersatzpflichtigen verbunden sein werden und welche zu übernehmen dem Rheder beziehungsweise dem Schiffer des zum Transport benutzten Schiffes nicht zugemuthet werden kann.

Es haftet nämlich für die durch die Zurückbeförderung verursachten Aufwendungen der Mitgenommene selbst, außerdem aber auch für die Erstattung eventuell der Rheder und jeder andere vertrags- oder gesetzmäßig zur Zurückbeförderung des Hülfsbedürftigen beziehungsweise zu dessen Alimentation oder Unterstützung Verpflichtete.[3])

7) Der Mitgenommene ist der Disziplinargewalt des Schiffers unterworfen.[4])

8) Er ist aber zu Schiffsdiensten nicht verpflichtet.[5])

---

[1]) G. vom 27. Dezember 1872, § 5. — In Betreff der verschiedenen Normirung der Sätze bei Dampf- und Segelschiffen s. die Motive.

[2]) Daselbst § 6 und R. K. J. zu § 26.

[3]) G. vom 27. Dezember 1872, § 7.

[4]) Daselbst § 4.

[5]) Der Entwurf des G. vom 27. Dezember 1872 setzte eine dahin gehende Verpflichtung fest. Der desfallsige Passus ist aber vom Reichstage gestrichen worden, nachdem insbesondere geltend gemacht worden war, daß die Rhederei, welche für den Transport Entschädigung zu beanspruchen habe, für die der Mitgenommene überdies selbst hafte, nicht füglich noch dazu einen Vortheil aus der Arbeitskraft desselben, der thatsächlich Passagier sei, zu ziehen, durch das Gesetz autorisirt werden könne.

9) Ein Schiffer, welcher sich der Erfüllung der obengedachten Verpflichtung (II. B. 1) entzieht, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft bestraft. Für die Festsetzung der Strafe und für das weitere Verfahren kommen die im § 32 unter III gedachten Vorschriften zur Anwendung. [1])

III. Zwischen dem Deutschen Reiche einerseits und Großbritannien und Frankreich andererseits sind in Betreff der Unterstützung hülfsbedürftiger Seeleute unterm 27. Mai 1879 beziehungsweise 16. Mai 1880 Uebereinkommen getroffen. [2])

---

[1]) G. vom 27. Dezember 1872, § 8.

[2]) Dieselben gehen gleichlautend dahin: Wenn ein Seemann eines der kontrahirenden Staaten, nachdem er auf einem Schiffe des anderen der kontrahirenden Staaten gedient hat, in einem dritten Staate, beziehentlich in dessen Kolonien oder in den Kolonien desjenigen Staates, dessen Flagge das Schiff führt, in Folge von Schiffbruch oder aus anderen Gründen in hülfsbedürftigem Zustande zurückbleibt, so soll die Regierung desjenigen Staates, dessen Flagge das Schiff führt, zur Unterstützung dieses Seemannes verpflichtet sein, bis derselbe wieder einen Schiffsdienst oder anderweitige Beschäftigung findet oder bis er in seinen Heimathsstaat beziehungsweise in dessen Kolonien zurückkehrt oder mit Tode abgeht. Es wird dabei vorausgesetzt, daß der Seemann die erste sich ihm darbietende Gelegenheit zu benutzen hat, um vor dem zuständigen Beamten desjenigen Staates, dessen Unterstützung erbeten werden soll, über seine Hülfsbedürftigkeit und deren Ursachen sich auszuweisen, sowie daß die Hülfsbedürftigkeit als die naturgemäße Folge der Beendigung des Dienstverhältnisses an Bord des Schiffes sich ergiebt, widrigenfalls diese Unterstützungspflicht wegfällt. Ausgeschlossen ist diese letztere auch dann, wenn der Seemann desertirt oder wegen einer strafbaren Handlung vom Schiffe entfernt worden ist, oder wenn er dasselbe wegen Dienstuntauglichkeit in Folge selbstverschuldeter Krankheit oder Verwundung verlassen hat. — Die Unterstützung umfaßt den Unterhalt, die Bekleidung, ärztliche Pflege, Arznei und Reisekosten für den Fall eintretenden Todes sind auch die Begräbnißkosten zu zahlen. (H. A. 1879, II. S. 146 und 1880, I. S. 302.)

Dritter Abschnitt.

Rechtsverhältnisse im Seeschifffahrtsverkehr.

I. Kapitel.

Das Straßenrecht auf See.

§ 36.

Einleitung.

1) Reichsstrafgesetzbuch § 145.

2) Kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, vom 7. Januar 1880 (R. G. Bl. S. 1 ff.), in Kraft seit dem 1. September 1880.

3) Kaiserliche Verordnung, betreffend die Suspension des Artikels 10 der Verordnung vom 7. Januar 1880 zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, vom 16. Februar 1881 (R. G. Bl. S. 28).

4) Kaiserliche Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See, vom 15. August 1876 (R. G. Bl. S. 189), in Kraft seit dem 1. September 1876.

I. Das Seestraßenrecht ist der Inbegriff der Normen, welche Schiffe auf See zur Vermeidung von Kollisionen mit anderen Schiffen, beziehungsweise nach erfolgtem Zusammenstoße mit einem anderen Schiffe zu beobachten haben.

Abgesehen von den civilrechtlichen Folgen der Nichtbeobachtung der in Rede stehenden Normen, hinsichtlich welcher die Seerechte der verschiedenen

Zeitperioden und Staaten in wesentlichen Punkten von einander abweichen,[1]) spielt diese Materie eine sehr bedeutsame Rolle auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts, insbesondere auch in der deutschen Gesetzgebung nach zwei Richtungen hin.

a. Mit Rücksicht auf die Vorschrift des § 145 Reichsstrafgesetzbuches: „Wer die vom Kaiser zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See ꝛc. erlassenen Verordnungen übertritt, wird mit Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark bestraft.“ Ferner zieht Vernachlässigung der in Rede stehenden Vorschriften, wenn dadurch die Strandung oder das Sinken eines Schiffes bewirkt oder wenn dadurch die Körperverletzung oder der Tod eines Menschen, auch unabhängig von dem Verluste eines Schiffes, verursacht worden ist, Strafverfolgung auf Grund der §§ 326, 323 beziehungsweise 232 oder 222 des Reichsstrafgesetzbuches in ideeller Konkurrenz mit § 145 nach sich. S. im übrigen wegen Anwendung dieser Strafvorschriften § 67, II.

Zuständig zur Strafverfolgung ist, wenn die strafbare Handlung im Auslande oder in offener See begangen ist, dasjenige Gericht, in dessen Bezirke der Heimathshafen oder derjenige deutsche Hafen liegt, welchen das Schiff nach der That zuerst erreicht.[2])

b. In Ansehung der Vorschriften des Seeunfallgesetzes, nach welchem bei Ermittelung der Ursachen eines Seeunfalles insbesondere auch festgestellt werden soll, ob die in Rede stehenden Vorschriften befolgt worden sind.[3]) S. hierüber und in Betreff der Zulässigkeit der Patententziehung gegen einen Schiffer oder Steuermann, welcher durch Vernachlässigung der Vorschriften einen Seeunfall oder dessen Folgen verschuldet hat, §§ 70 und 76.

II. Die vereinzelten Vorschriften der älteren Seerechte zur Verhütung von Seeunfällen beim Begegnen von Schiffen und die Gebräuche, welche sich im Laufe der Jahrhunderte nach dieser Richtung hin im Schifffahrtsverkehr gebildet hatten, haben für das moderne Recht auf dem nationalen sowohl wie auf dem internationaleu Gebiete ihre formelle und zum großen Theile auch ihre materielle Bedeutung verloren, nachdem in den letzten zwei Jahrzehnten alle Seestaaten in umfassenden Regulativen feste Normen hin-

---

[1]) Das H. G. B. regelt die civilrechtliche Seite im 2. Abschnitt des 5. Buches (Art. 736 bis 741).

[2]) Str. Pr. O. § 10.

[3]) S. U. G. § 4, Ziffer 4.

sichtlich dieses Gegenstandes aufgestellt haben, deren Bedeutung eine um so größere ist, als die Regelung überall nicht nur auf derselben Grundlage, sondern auch übereinstimmend in Form und Inhalt der Verordnungen der verschiedenen Seestaaten erfolgt ist. [1])

III. Die jetzt für das Deutsche Reich geltenden Vorschriften sind enthalten in der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880. Durch diese Verordnung ist die denselben Gegenstand betreffende Kaiserliche Verordnung vom 23. Dezember 1871, eine Uebersetzung der britischen Regulative von 1862, außer Kraft gesetzt. Eine neue Regelung der Materie war nothwendig geworden, nachdem diese letzteren Vorschriften in internationalem Einvernehmen in wesentlichen Punkten als unzweckmäßig, im übrigen auch als der Ergänzung bedürftig erkannt worden waren.

Gleichwie die älteren Verordnungen tragen auch die jetzt geltenden, insofern sie von den Seestaaten nach einem Muster erlassen sind, einen internationalen Charakter; nur in einem Punkte besteht eine Disharmonie. S. § 38, X.

Die Verordnung vom 7. Januar 1880 behandelt folgende Gegenstände:

1) Allgemeine Grundsätze, im Eingange und in den Artikeln 1, 24 und 25.

2) Vorschriften über das Führen von Lichtern in den Artikeln 2 bis 11 und 26.

3) Vorschriften über die von manövrirunfähigen ꝛc. Schiffen zu führenden Tagessignale im Artikel 5.

4) Schallsignale im Artikel 12.

5) Verhalten bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall in den Artikeln 12 und 13.

6) Steuerregeln in den Artikeln 14 bis 23.

---

[1]) Die Initiative liegt in den als Anhang zu dem britischen G. vom 29. Juli 1862 (25 & 26 Vict. c. 63) veröffentlichten Regulations for preventing collisions at sea, welchen sich die übrigen Seestaaten, durch Einführung derselben in wortgetreuen Uebersetzungen, anschlossen. Eine kurze Darstellung über die Entstehung der britischen Vorschriften s. bei Romberg, das Straßenrecht auf See S. 1 ff.

§ 37.

Allgemeine Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See.

I. Der Geltungsbereich der Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See umfaßt außer der See die mit derselben im Zusammenhange stehenden Gewässer, welche von Seeschiffen befahren werden, [1]) mit der Maßgabe, daß die Wirksamkeit der besonderen Vorschriften, welche bezüglich der Schifffahrt in Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern von den zuständigen örtlichen Behörden erlassen sind, dadurch unberührt bleibt. [2]) Diese Einschränkung ist dahin zu verstehen, daß die Regelung des Gegenstandes für solche Gewässer jederzeit der betreffenden Distriktsbehörde zusteht. [3])

---

[1]) V. V. Z. Eingang.

[2]) Daselbst § 25.

[3]) Hierher gehört die Polizei-V., betr. die Verpflichtung von Booten und Passagierdampfschiffen auf der Kieler Föhrde Kriegsschiffen gegenüber auszuweichen, vom 1. Juni 1882, dahin lautend: Auf Grund der §§ 5 und 6 der Verordnung vom 20. September 1867, betreffend die Polizeiverwaltung in den neu erworbenen Landestheilen und des Artikels 25 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880, wird hierdurch im Einverständniß mit den städtischen Kollegien und mit Genehmigung der Königlichen Regierung vom 25. Mai 1882 Folgendes angeordnet:

§ 1.

Auf der Kieler Föhrde bis zur Linie Bülck—Stein sind sämmtliche in Bewegung befindliche Boote — segelnd oder rudernd — verpflichtet, einem in Bewegung befindlichen Geschwader und einzeln fahrenden Panzerschiffen auszuweichen. Die kleinen Passagierdampfer, welche den Verkehr zwischen den an der Föhrde gelegenen Ortschaften vermitteln und ähnliche auf der Föhrde fahrende Dampfer sind bei Tage in derselben Weise auszuweichen verpflichtet.

§ 2.

Das Ausweichen hat in der Weise zu geschehen, daß die Boote und Hafendampfer, deren Kurs denjenigen der im § 1 bezeichneten Kriegsschiffe kreuzt, stets hinter denselben zu passiren haben, wenn sie nicht in der Lage sind, wenigstens 300 m ($1^1/_2$ Kabellängen) vor deren Bug vorüber zu kommen. Als Regel gilt, daß die Formation eines Geschwaders nicht durchbrochen werden darf. Ausnahmen von dieser Regel sind nur im Nothfalle unter Verantwortlichkeit des Führers des Bootes resp. Hafendampfers gestattet und muß alsdann das Durchbrechen der Linie dicht hinter dem Heck eines der Kriegsschiffe geschehen, damit das nachfolgende Kriegsschiff hinreichend Zeit und Platz zum Ausweichen behält. Entgegenkommende Boote und Hafendampfer haben den im § 1 bezeichneten Kriegsschiffen gegenüber auf der Kieler Föhrde nicht das Straßenrecht wie auf See. Dieselben haben

II. Die Verantwortlichkeit für die Beobachtung der Vorschriften im allgemeinen betreffend, ist in erster Linie jeder Führer eines Seeschiffes, also der Schiffer oder dessen Stellvertreter, verpflichtet:

1) dafür Sorge zu tragen, daß die zur Ausführung der Vorschriften erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande an Bord vorhanden sind;
2) die Vorschriften zu befolgen; ferner aber
3) alle Vorsichtsmaßregeln zu beobachten, welche durch die gewöhnliche seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten sind, insbesondere für gehörigen Gebrauch von Lichtern und Signalen sowie für gehörigen Ausguck zu sorgen.

Außer dem Schiffsführer liegt die Verantwortlichkeit für die Versäumniß der gebotenen Vorsichtsmaßregeln im vorgedachten Sinne dem Rheder, und wenn eine Rhederei besteht, dem für deren Betrieb bestellten Korrespondentrheder, sowie der Mannschaft innerhalb ihres Wirkungskreises ob.[1] Sie trifft ferner den Lootsen, insofern auf ihn, sobald er die Führung eines Schiffes übernommen hat, die damit verbundenen Verpflichtungen übergehen.

Eine Verletzung der in Rede stehenden Verpflichtungen kann ebensowohl in einer Handlung, wie unter Umständen auch in einer Unterlassung gefunden werden, letzteres namentlich dann, wenn entweder durch die Unterlassung gegen eine rechtlich bestehende Verbindlichkeit zur fürsorgenden und schützenden Thätigkeit verstoßen worden ist, oder für den Betreffenden durch vorangegangene Umstände oder durch eigenes Verhalten die Nothwendigkeit herbeigeführt worden war, zu der Abwendung oder doch zur Verminderung des Schadens aktiv mitzuwirken. Wenn die Gefahr einer Schiffskollision droht, „liegt jeder Besatzung der betheiligten Schiffe ob, kein Manöver, noch auch eine sonstige Thätigkeit zu unterlassen, welche dazu geeignet sein können,

---

stets nach derjenigen Seite, auf welcher die Kurslinie des Kriegsschiffes nicht gekreuzt wird, nach dem Ufer hin auszuweichen.

§ 3.

Nachts finden die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 allen den Fahrzeugen gegenüber, welche Lichter nach Artikel 3—9 führen, in ihrem ganzen Umfange Anwendung.

§ 4.

Uebertretungen dieser Polizeiverordnung werden, soweit nicht anderweitige Strafbestimmungen Anwendung leiden, mit einer Geldstrafe von 30 Mark bestraft, welche im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft abzubüßen ist.

[1]) V. V. Z. Eingang und Art. 24.

die Kollision abzuwenden oder deren schädliche Wirkung zu verringern. Dies ergiebt sich schon aus einer allgemeinen Betrachtung der in solchen Fällen stattfindenden Sachlage. Kommen Schiffe in derartige Nähe zu einander, daß eine Kollision zu besorgen ist, so besteht eine gemeinsame Gefahr, deren Abwendung eine Aufgabe für die Besatzung eines jeden der betheiligten Schiffe wird. Wird dieser Aufgabe dadurch zuwider gehandelt, daß seitens einer Schiffsbesatzung ein durch die Umstände gebotenes schadenabwendendes und als solches erkennbares Verfahren unterbleibt, so ist hierin ein kulposes Verhalten der betreffenden Schiffsbesatzung zu erblicken." [1])

Ein unrichtiges Manövriren aber in dem Zeitpunkte, wo der Zusammenstoß nicht mehr vermeidlich erscheint, also im Drange der äußersten Gefahr, darf nicht mehr als ein Fehler, für welchen derjenige, der es angeordnet oder ausgeführt hat, verantwortlich gemacht werden kann, erachtet werden. [2])

III. Aus Artikel 24 folgt insbesondere auch die Verpflichtung des Schiffsführers, bei der Wahl des Ankerplatzes auf Rheden, in Häfen 2c., in Ermangelung besonderer schifffahrtspolizeilicher Verordnungen die erforderliche Vorsicht zur Vermeidung von Kollisionen mit anderen Schiffen zu beobachten. Wenn auch jeder Schiffsführer, soweit nicht schifffahrtspolizeiliche Bestimmungen entgegenstehen, die Befugniß hat, auf offenen Rheden mit seinem Schiffe an einer beliebigen Stelle zu Anker zu gehen, so muß er dabei doch die Lage derjenigen Schiffe berücksichtigen, welche schon vorher von demselben Rechte Gebrauch gemacht haben. Thut er das nicht, und legt er sein Schiff so vor Anker, daß die Nähe desselben zu einem oder mehreren der schon früher in dem Reviere zu Anker gegangenen Schiffe in Folge von Wind oder Strömung die letzteren gefährdet, so trifft ihn die Verantwortlichkeit. [3])

Ingleichen ist bei der Festlegung des Schiffes darauf zu achten, daß die Anbringung der Anker ihrer Zahl nach eine genügende ist, daß nicht so viel Kette ausgebracht wird, daß beim Schwojen die Gefahr einer Kollision mit anderen Schiffen entsteht, und doch nicht so wenig, daß die Kette leicht brechen und das alsdann treibende Schiff an andere Fahrzeuge antreiben kann; und es ist ferner ein Erforderniß der Vorsicht zur Vermeidung von Kollisionen, daß auch den Veränderungen in der Stärke und Richtung des

---

1) Erk. des R. O. H. G. vom 5. März 1874 (Entsch. Bd. 13 S. 113 ff.).

2) Dies ist namentlich für die civilrechtlichen Konsequenzen anerkannt in dem Erk. des R. O. H. G. vom 16. Februar 1872 (Entsch. Bd. 5 S. 145 ff.).

3) Erk. des R. O. H. G. vom 8. Juni 1871 (Entsch. Bd. 3 S. 30 ff.).

Windes, einem Stromwechsel oder anderweiten nach der ersten Verankerung eintretenden Umständen durch geeignete Maßnahmen und je nach den Verhältnissen durch Veränderung des Ankerplatzes Rechnung getragen wird.

Zu den hier in Betracht kommenden Vorsichtsmaßregeln ist ferner zu rechnen, daß nach Maßgabe der Situation Anker und Ketten zum jederzeitigen Fallenlassen klar gehalten werden. Diese Vorsicht ist überall geboten, wo Ankergrund vorhanden und die Möglichkeit einer gefährdenden Annäherung anderer Schiffe oder an andere Schiffe vorauszusehen ist, weil das Auswerfen eines Ankers unter Umständen das geeignetste Mittel zur Verhütung eines Zusammenstoßes ist.[1])

IV. Die vorgeschriebenen Signalapparate sind:

1) Akustische Apparate. Ein Dampfschiff muß mit einer Dampfpfeife oder einem anderen kräftig tönenden Dampfsignalapparat versehen sein, welche so angebracht sind, daß ihr Schall durch keinerlei Hinderniß gehemmt wird, ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch einen Blasebalg oder durch eine andere mechanische Vorrichtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke. Ein Segelschiff muß mit einem ähnlichen Nebelhorn und mit einer ähnlichen Glocke versehen sein.[2])

2) Optische Apparate und Einrichtungen; s. § 38.

V. Im Sinne der Verordnung gilt jedes Dampfschiff, welches unter Segel und nicht unter Dampf ist, als Segelschiff, dagegen jedes Dampfschiff, welches unter Dampf ist, mag es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampfschiff.[3])

§ 38.

Vorschriften über das Führen von Lichtern und Tagessignalen.

I. Die vorgeschriebenen Lichter müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden; die Führung anderer Lichter ist ausgeschlossen.[4])

---

[1]) S. Erk. des R. O. H. G. vom 8. Juni 1871 (Entsch. Bd. 3 S. 30 ff.) und vom 12. November 1873 (Bd. 11 S. 329 ff.). — Es ist aber offenbar zu weit gegangen, wenn das R. O. H. G. in dem Erk. vom 20. Januar 1872 (Entsch. Bd. 5 S. 59 ff.) ausspricht, daß es im allgemeinen für jedes in der Fahrt begriffene Schiff eine Pflicht sei, seine Anker stets zum Gebrauche in Bereitschaft zu haben. — In See pflegen die Anker stets gezurrt zu sein.

[2]) V. V. Z. Art. 12.

[3]) Daselbst Art. 1.

[4]) Daselbst Art. 2.

Die Lichter müssen während dieser Zeit unausgesetzt brennen. Wird also ein Licht, etwa weil es schlecht brennt, zur Revision zeitweise weggenommen, so muß, insbesondere in belebten Revieren, auch für die kurze Revisionszeit ein Reservelicht gesetzt werden.

II. Ein Dampfschiff muß, wenn es in Fahrt ist, führen:

a. an oder vor dem Fockmast, in einer Höhe von nicht weniger als sechs Metern über dem Schiffsrumpfe, und, wenn die Breite des Schiffes sechs Meter übersteigt, dann in einer Höhe von nicht weniger als der Schiffsbreite über dem Schiffsrumpfe, ein helles weißes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zwanzig Kompaßstrichen wirft, und zwar zehn Strich nach jeder Seite, von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) auf jeder Seite, und von solcher Lichtstärke, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens fünf Seemeilen sichtbar ist;

b. an der Steuerbordseite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zehn Kompaßstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Lichtstärke, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist;

c. an der Backbordseite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zehn Kompaßstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Lichtstärke, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

d. Die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens ein Meter vor dem Lichte vorausragen, und zwar derart, daß die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite her gesehen werden können.[1])

[1]) V. V. Z. Art. 3. — Ausführungsvorschriften über die Konstruktion und Größe der Positionslaternen sind für deutsche Schiffe nicht erlassen. In Großbritannien sind hierüber, sowie über die Anbringung der Laternen im Jahre 1872

III. Ein Dampfschiff, welches ein anderes Schiff schleppt, muß zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen außer den Seitenlichtern zwei helle weiße Lichter senkrecht über einander, nicht weniger als ein Meter von einander entfernt, führen. Diese Lichter müssen von derselben Einrichtung und Lichtstärke sein und an derselben Stelle geführt werden, wie das weiße Licht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben.[1])

Unter einem geschleppten Schiff kann nur ein solches Fahrzeug verstanden werden, welches die Manövrirfähigkeit des Dampfschiffes beeinträchtigt. Ein Schiffsboot ist demgemäß als geschlepptes Schiff nicht zu erachten. Im übrigen wird es, z. B. bei Flößen, auf das Verhältniß der Dimensionen des Schleppers zu dem geschleppten Gegenstande ankommen.

Für Segelschiffe, welche andere Schiffe schleppen, ist die Führung besonderer Lichter nicht vorgeschrieben.

IV. Ein Dampfschiff oder Segelschiff, welches ein Telegraphenkabel legt, aufnimmt oder auffischt oder in Folge eines Unfalles nicht manövrirfähig ist, muß zum Zeichen, daß es nicht manövrirfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann, folgende Signale führen:

---

vom Handelsamte detaillirte Bestimmungen getroffen, welche insofern von Bedeutung für die Kauffahrteischiffe aller Nationen sind, als die britischen Schiffsbesichtiger (surveyors) innerhalb des britischen Territorialseegebietes zur Besichtigung der Schiffe aller Flaggen und zur Kontrole der Innehaltung jener Vorschriften befugt sind. Die letzteren beziehen sich auf: die Größe der Laternen, die Größe und Beschaffenheit der Lichter bezw. der Gläser für die Seitenlichter, die Beschaffenheit der Farbe der Gläser, die Größe und Beschaffenheit der Reflektoren und der Brenner, die Art des Brennmaterials, die Placirung und die Befestigung der Laternen. Letztere Faktoren sind von nicht zu unterschätzender Bedeutung, indem es einen erheblichen Unterschied für die Beurtheilung der Situation macht, ob die Seitenlaternen vorn, in der Mitte des Schiffes oder hinten angebracht sind, indem ferner stabil angebrachte Laternen beim Schiefliegen des Schiffes nicht die normale Sehweite behalten und namentlich das Licht in See nicht genügend sichtbar ist; dieser Uebelstand kann nur vermieden werden, wenn man die Laternen in einem Balancirring aufhängt. — Im Jahre 1881 nahm der D. N. V. folgende den Gegenstand betreffende Resolution an: „1. Der Deutsche Nautische Verein beschließt, die Reichsregierung aufzufordern, allgemeine Instruktionen über Bau, Größe und Anbringung der in der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 vorgeschriebenen Laternen zu erlassen. 2. Die Reichsregierung ist darauf aufmerksam zu machen, daß es erwünscht sei, wenn übereinstimmende Vorschriften über Größe und Beschaffenheit der Laternen von allen schifffahrttreibenden Nationen erlassen würden.“ Verhandl. Jahrg. 1881, S. 141.

[1]) V. V. Z. Art. 4.

a. bei Nacht an derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe das weiße Licht zu führen haben, und, wenn es ein Dampfschiff ist, statt des weißen Lichtes drei rothe Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens fünfundzwanzig Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als ein Meter von einander entfernt;

b. bei Tage vor dem Top des Fockmastes, aber nicht niedriger als dieser, drei schwarze Bälle oder Körper, jeder von fünfundsechzig Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als ein Meter von einander entfernt.

Die gedachten Schiffe dürfen, wenn sie keine Fahrt durchs Wasser machen, die Seitenlichter nicht führen, müssen dieselben aber führen, wenn sie Fahrt machen.[1])

V. Ein Segelschiff, welches in Fahrt ist oder geschleppt wird, muß die für Dampfschiffe in Fahrt vorgeschriebenen Lichter (II) führen, mit Ausnahme des weißen Lichtes, welches es niemals führen darf.[2])

VI. Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen in schlechtem Wetter der Fall, die grünen und rothen Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch auf Deck an den betreffenden Seiten des Fahrzeuges zum Gebrauch bereit gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen an den betreffenden Seiten zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, daß sie möglichst gut sichtbar sind, und daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann. Um den richtigen Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, muß jede Laterne außen mit der Farbe desjenigen Lichtes, welches sie zeigt, angestrichen und mit einem gehörigen Schirme versehen sein.[3])

VII. Ein vor Anker liegendes Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, muß ein weißes Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens zwanzig Centimetern Durchmesser führen und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als sechs Meter über dem Schiffsrumpf, und so eingerichtet, daß ein helles, gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar wird.[4])

---

[1]) V. V. Z. Art. 5. [2]) Daselbst Art. 6. [3]) Daselbst Art. 7.
[4]) Daselbst Art. 8.

Diese Vorschrift kann nicht wörtlich verstanden werden, insofern auf einem Schiffe mit Masten eine Laterne nicht so angebracht sein kann, daß sie ein ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft.[1])

VIII. Ein Lootsenfahrzeug, welches Lootsendienst auf seiner Station thut, hat nicht die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter, sondern ein weißes über den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttop zu führen und außerdem mindestens alle fünfzehn Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen. Ein Lootsenfahrzeug, welches keinen Stationsdienst thut, muß Lichter wie andere Schiffe führen.[2])

IX. Welche Lichter zu führen sind, hängt von der jedesmaligen Situation ab. Geht also ein Schiff zu Anker, so müssen, sobald der Anker fällt, die für Schiffe in Fahrt befindlichen Lichter weggenommen und es muß gleichzeitig das für ein vor Anker liegendes Schiff vorgeschriebene Licht gesetzt werden.[3])

X. Offene Fischerfahrzeuge und andere Boote sind nur verpflichtet, ein helles weißes Licht zu zeigen. Außerdem können dieselben sich eines Flackerfeuers bedienen.[4])

---

[1]) Der Vorschrift wird es für die meisten Fälle am besten entsprechen, wenn die Ankerlaterne im Fockstag angebracht ist; jedoch kann nach den besonderen Umständen auch eine anderweite Placirung, z. B. im Fockwant, sich empfehlen. Vergl. Erk. des S. A. zu Hamburg vom 4. November 1882 (Entsch. Bd. 4, S. 405).

[2]) V. V. Z. Art. 9.

[3]) Auf die Nothwendigkeit des rechtzeitigen Wechsels der Lichter bei Veränderung der Situation weist das Erk. des S. A. zu Hamburg vom 16. August 1880 (Entsch. Bd. 2, S. 571 bis 573) hin.

[4]) Diese Vorschrift ist durch die K. V. vom 16. Februar 1881, unter Suspendirung des Art. 10 der V. V. Z., gegeben. Art. 10 lautet:

a. In Fahrt befindliche offene Fischerboote und andere offene Boote sind nicht verpflichtet, die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter zu führen, jedoch muß jedes solches Boot statt derselben eine Laterne gebrauchsfertig zur Hand haben, welche mit einem grünen Glase an der einen und mit einem rothen Glase an der anderen Seite versehen ist; diese Laterne muß bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu verhüten und in solcher Weise gezeigt werden, daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

b. Jedes Fischerfahrzeug und jedes offene Boot, welches vor Anker liegt, muß ein helles weißes Licht zeigen.

c. Ein mit dem Treibnetze fischendes Fahrzeug muß an einem seiner Masten

XI. Ein Schiff, welches von einem anderen überholt wird, muß diesem vom Heck aus ein weißes Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.[1])

Diese Vorschrift soll in Verbindung mit der Bestimmung, daß jedes Schiff beim Ueberholen eines anderen dem letzteren aus dem Wege gehen soll (s. § 40, X), zur Sicherung des vorausbefindlichen Schiffes dienen.

XII. Die Wirksamkeit der besonderen Vorschriften, welche bezüglich der Führung von zusätzlichen Stations- und Signallichtern für zwei oder mehrere Kriegsschiffe oder für unter Bedeckung fahrende Schiffe von einer Landesregierung erlassen worden sind, wird durch die allgemeinen Vorschriften über das Führen von Lichtern nicht beeinträchtigt.[2])

§ 39.
Verhalten der Schiffe bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall.

I. Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall müssen, sowohl bei Tage wie bei Nacht, die Schallsignale (§ 37, IV. 1) folgendermaßen angewendet werden:

a. Ein Dampfschiff in Fahrt muß mit seiner Dampfpfeife oder einem anderen Dampfsignalapparat mindestens alle zwei Minuten einen lang gezogenen Ton geben.

---

zwei rothe Lichter, senkrecht über einander und nicht weniger als ein Meter von einander entfernt, führen.

d. Ein mit dem Grundnetze fischendes Fahrzeug muß an einem seiner Masten zwei Lichter, senkrecht über einander und nicht weniger als ein Meter von einander entfernt, führen, das obere Licht roth und das untere grün. Außerdem muß es entweder die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter führen, oder, wenn die Seitenlichter nicht geführt werden können, die im Artikel 7 vorgeschriebenen farbigen Lichter, oder eine Laterne mit einem rothen und einem grünen Glase, wie sie unter a. dieses Artikels beschrieben ist, gebrauchsfertig zur Hand haben.

e. Fischerfahrzeuge und offene Boote dürfen nach ihrem Gefallen außerdem noch ein Flackerfeuer zeigen.

f. Alle in diesem Artikel vorgeschriebenen Lichter, mit Ausnahme der Seitenlichter, müssen sich in kugelförmigen Laternen befinden, welche so eingerichtet sind, daß sie über den ganzen Horizont leuchten.

[1]) V. V. Z. Art. 11. — Die Fassung, „welches von einem anderen überholt wird", ist keine glückliche. Die Bedeutung geht dahin: Ein Schiff, dessen Führer Veranlassung hat, anzunehmen, daß es von einem anderen überholt werden wird, muß u. s. w.

[2]) V. V. Z. Art. 26.

b. Ein Segelschiff in Fahrt muß mit seinem Nebelhorn mindestens alle zwei Minuten, wenn es mit Steuerbord-Halsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backbord-Halsen segelt, zwei auf einander folgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als dwars segelt, drei auf einander folgende Töne geben.

c. Dampfschiffe und Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind, müssen mindestens alle zwei Minuten die Glocke läuten.[1])

II. Jedes Schiff, einerlei ob Segelschiff oder Dampfschiff, muß bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.[2])

Der Ausdruck mäßige Geschwindigkeit ist, dem englischen Texte „moderate speed“ entsprechend, an Stelle des im Artikel 16 der älteren Verordnung vom 23. Dezember 1871 enthaltenen „gemäßigte Geschwindigkeit“ getreten, welcher bei wörtlicher Auslegung zu der dem Sinne und Zwecke der Bestimmung allerdings offenbar widersprechenden Annahme führen konnte, und vielfach geführt hat, daß durch jede Ermäßigung der Geschwindigkeit, mit welcher ein Schiff zu fahren im Stande ist, der Vorschrift Genüge geleistet wird.

Während auf der einen Seite in jedem Falle dem Schiffe die Freiheit bleiben muß, auch bei dicker Luft mit solcher Schnelligkeit zu fahren, einem Dampfschiffe also, seine Maschine mit solcher Kraft zu gebrauchen, daß es seine Manövrirfähigkeit nicht verliert und sich jederzeit vollständig in der Herrschaft seines Führers befindet, ist auf der anderen Seite der Grad der Fahrgeschwindigkeit, unabhängig von der Kraft der Maschine, den jedesmaligen Umständen, insbesondere also der Dichtigkeit des Nebels entsprechend zu bemessen. Bei dichtem Nebel muß die Geschwindigkeit auf das äußerste Maß, welches ohne Beeinträchtigung der Manövrirfähigkeit des Schiffes innegehalten werden kann, herabgesetzt werden.[3])

Diese Normen sind namentlich auch in einem Erkenntniß des Reichsgerichts vom 6. September 1880,[4]) übrigens mit Bezug auf einen Fall aus der Geltungszeit der Verordnung von 1871 zur Anerkennung gelangt, und es ist in den Entscheidungsgründen zutreffend darauf hingewiesen, wie diejenige Geschwindigkeit, mit welcher gerade das betreffende Dampfschiff bei Anwendung der vollen Kraft der Maschinen zu fahren im Stande

---

[1]) V. V. Z. Art. 12.

[2]) Daselbst Art. 13.

[3]) S. auch Erk. des S. A. zu Bremerhaven vom 5. September 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 686).

[4]) Entsch. C. S. Bd. 3 S. 138 ff.

sein würde, an sich nicht in Betracht kommen könne, und es daher nicht genügend erscheine, wenn ein mit besonders kräftiger Maschine versehenes Dampfschiff bei ganz dichtem Nebel seine Maschinenkraft nur auf die Hälfte reduzirt, wobei die ihm begegnenden Schiffe ebenso sehr oder noch mehr gefährdet sein können, als wenn ein anderes schwächeres Dampfschiff bei Nebelwetter seine volle Kraft gebrauchen würde.

Daraus folgt, daß Dampfschiffe, bei denen eine hinreichende Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit wegen der Einrichtung der Maschine unmöglich ist, für die Seefahrt nicht geeignet sind.[1])

Ist die Geschwindigkeit, auch wenn das Dampfschiff mit voller Kraft geht, z. B. wegen der Stromverhältnisse, dennoch eine mäßige und den Umständen entsprechende, so ist selbstredend auch die Anwendung der vollen Kraft zulässig.[2])

Es liegt ferner auf der Hand, daß kein Schiff berechtigt ist, ein anderes durch schnelle Fahrt zu gefährden, weil es Eile hat, oder weil der Führer der Meinung ist, Eile zu haben.[3])

---

[1]) Das Erk. des S. A. zu Flensburg vom 17. Januar 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 44) erörtert einen solchen Fall, wo die Maschine eine geringere Fahrt als 8 bis 9 Seemeilen in der Stunde nicht gestattete, und hebt dabei namentlich auch hervor, wie eine derartige Fahrgeschwindigkeit ein sicheres Lothen nicht zulasse und überdies die sichere Lenkung des Schiffes hindere.

[2]) In diesem Sinne heißt es in dem Erk. des S. A. zu Hamburg vom 9. Januar 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 242): „Anzuführen bleibt noch, daß daraus, daß das Schiff zur Zeit des Unfalles (bei mäßigem Nebel) mit voller Dampfkraft ging, dem Kapitän so wenig wie dem Lootsen ein Vorwurf gemacht werden kann, wenn man auch annehmen wollte, daß dieser Umstand das Umfallen des Schiffes verursacht, oder dazu beigetragen habe. Denn da das Schiff den an dieser Stelle besonders starken Fluthstrom gegen sich hatte, so konnte es, um soviel Fahrt über den Grund zu erhalten, als es zu seiner gehörigen Steuerfähigkeit bedurfte, nicht wohl die Maschine langsamer gehen lassen."

[3]) Vergl. das Erk. des R. O. H. G. vom 3. November 1871 (Entsch. Bd. 4 S. 123); in dem betreffenden Falle erachtete der Schiffsführer Eile für geboten, um noch bei Hochwasser eine mit Rücksicht auf den Tiefgang des Schiffes sonst nicht passirbare Strecke zurückzulegen. Ferner das Erk. des S. A. zu Hamburg vom 4. November 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 406), wo es heißt: „Der Schiffer hat sein Schiff mit dem Winde und der Ebbe und seiner 110 Umdrehungen in der Minute machenden Maschine mit voller Kraft vorwärts laufen lassen, obgleich die Luft seiner eigenen Angabe nach so dunstig war, daß man Schiffslichter nur auf $1/2$ Seemeile zu erkennen vermochte. Der Vorwurf der unterlassenen Mäßigung der Geschwindigkeit der Fahrt bei diesem dicken Wetter (Artikel 13 der R. V.) kann somit dem Schiffer nicht erspart werden. Und hieran wird auch dadurch nichts

III. Die in Rede stehenden Vorschriften sind für den Schiffer verpflichtend, gleichviel ob er andere Schiffe in seiner Nähe vermuthet oder nicht, und es sind ferner die Vorsichtsmaßregeln stets sofort bei Eintritt des Nebels zu treffen, auch wenn derselbe für voraussichtlich rasch vorüberziehend gehalten wird.[1])

Dagegen wird im Falle des Nothstandes eine Fahrt mit voller Kraft auch bei nebeligem Wetter auf Grund des Artikels 24 als berechtigt zu erachten sein.[2])

Die Umstände des besonderen Falles können es aber auch erheischen, daß bei dichtem Nebel in engen und belebten Fahrwassern die Fahrt ganz gestoppt wird.[3])

---

geändert, daß das Streben des Schiffers dahin ging, vor Eintritt der Fluth Cuxhaven zu erreichen, um noch bei Tage in die Weser einlaufen zu können. Denn höher als die Schnelligkeit steht die Sicherheit der Seefahrt, und der eventuelle Verlust einiger Stunden verdient keine Berücksichtigung neben der durch übereiltes Fahren im dunstigen Wetter für Leben und Eigenthum Dritter herbeigeführten Gefahr. Der Umstand aber, daß die Luft wechselte und momentan aufklarte, durfte wohl als Rechtfertigung einer nicht weiter als bis auf halbe Kraft gedämpften Fahrgeschwindigkeit, nicht aber der Unterlassung jeglicher Mäßigung der Fahrt dienen."

[1]) Erk. des S. A. zu Bremerhaven vom 28. September 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 363).

[2]) In diesem Sinne heißt es in dem Erk. des S. A. zu Hamburg vom 28. Oktober 1882 (Entsch. Bd 4 S. 389, 390): „Ebenso muß es als eine durchaus richtige Verhaltungsmaßregel angesehen werden, daß der Schiffer sein Schiff trotz der nebeligen Luft mit voller Kraft weiter laufen ließ. Denn in dem gefahrdrohenden Zustande, in welchem sich der „Gellert" befand und der über kurz oder lang zur Katastrophe, das Schiff verlassen zu müssen, führen konnte, war jede unter Dampf zurückgelegte Seemeile, welche das Schiff dem englischen Kanal näher brachte, ein unberechenbarer Gewinn. Wenn demnach die Ermittelungen das positive Resultat ergeben haben, daß nach Ausbruch des Feuers an Bord des „Gellert" mit Erfolg alles geschah, um den Brand zu bemeistern und mit Fürsorge und Geschick jede gegen die Gefährdung des Lebens der Passagiere und der Mannschaft dienliche Vorkehrung getroffen ist, so sind die über die Ursache des Brandes erlangten Feststellungen durchweg negativer Natur geblieben."

[3]) So heißt es in dem Erk. des S. A. zu Hamburg vom 7. Dezember 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 506, 507: „Die Fahrgeschwindigkeit der „Aurora" dürfte hiernach als eine mäßige im Sinne des Artikel 13 cit. angesehen werden, wofern man von der Annahme auszugehen berechtigt wäre, daß niemals im Nebel zur völligen Sistirung der Fahrt geschritten zu werden brauchte. Aber das ist eben nicht der Fall. Keine der Vorschriften des Seestraßenrechts soll nach Artikel 24 der Kaiser-

§ 40.

Steuerregeln.

I. Die gesetzlichen Vorschriften über das Ausweichen der Schiffe sind nicht unbedingt maßgebend. Es muß vielmehr bei Befolgung und Auslegung derselben stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt, sowie nicht minder auf solche besondere Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von jenen Vorschriften nothwendig machen.[1]) Besondere Rücksichtnahme erheischen, außer den Kursen der in Sicht befindlichen Schiffe, namentlich deren Entfernung und Fahrgeschwindigkeit, sowie die Fahrt des eigenen Schiffes, die Frequenz des Revieres, die Beschaffenheit der Luft, das Vorhandensein von Strömungen, die Eigenartigkeit des Fahrwassers.

II. Im allgemeinen ist festzuhalten, daß, wenn ein Schiff dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, es allgemein üblich und der Vorsicht entsprechend ist, hinter dem Schiffe, dem ausgewichen werden muß, herumzuhalten.[2])

Es gilt ferner als zweckmäßig, das für das Ausweichen erforderliche Kommando erst abzugeben, wenn die Situation hinreichend klar ist.[3])

III. Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß eines von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen, nämlich:

a. Ein Schiff mit raumem Winde muß einem beim Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.

---

lichen Verordnung einen Schiffsführer von den Folgen der Versäumniß irgend einer Vorsichtsmaßregel befreien, welche durch die gewöhnliche seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird. Und die zunehmende Dichtigkeit des seewärts ziehenden Nebels gebot eben, die Fahrt nicht fortzusetzen, sondern zu ankern und zu warten, bis das Wetter wieder aufklarte. Daher muß auch das Urtheil des Lootsen, welcher der Ansicht war, die Fahrt der „Aurora" sei so langsam gewesen, daß es nicht nöthig war, im Nebel zu ankern, was er, wie er hinzugefügt hat, gewiß gethan hätte, wenn die „Aurora" mit der Ebbe gelaufen wäre (die Ebbe hat ungefähr eine doppelt so starke Strömung als die Fluth), als ein recht unvorsichtiges gekennzeichnet werden."

[1]) V. V. Z. Art. 23.

[2]) S. Erk. des S. A. zu Hamburg vom 27. April 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 308) und vom 16. Januar 1883 (Bd. 4 S. 582).

[3]) Erk. des S. A. zu Flensburg vom 12. April 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 276).

b. Ein Schiff, welches mit Backbord-Halsen beim Winde segelt, muß einem Schiffe, welches mit Steuerbord-Halsen beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.

c. Wenn beide Schiffe raumen Wind von verschiedenen Seiten haben, so muß dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.

d. Wenn beide Schiffe raumen Wind von derselben Seite haben, so muß das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.

e. Ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, muß dem anderen Schiffe aus dem Wege gehen.[1]

IV. Wenn zwei Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß jedes Schiff seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passiren.

Diese Vorschrift findet nur dann Anwendung, wenn Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, nicht aber dann, wenn zwei Schiffe, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passiren müssen. Dieselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe die Masten des anderen mit den seinigen in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht, und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, daß beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind. Sie findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Schiff sieht, daß sein Kurs vor dem Buge von dem anderen Schiffe gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen des anderen, oder das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen des anderen gegenübersteht, oder wenn ein rothes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes Licht ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbige Seitenlichter anderswo, als voraus, in Sicht sind.[2]

V. Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, daß Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.[3]

---

[1]) V. V. Z. Art. 14. [2]) Daselbst Art. 15. [3]) Daselbst Art. 16.

VI. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, daß für sie Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.[1])

VII. Ueber das Ausweichen bei der Begegnung mit Schleppschiffen sind besondere Regeln nicht aufgestellt. Es handelt sich hauptsächlich um Schleppdampfer, und es erscheint richtig, einen solchen in Verbindung mit dem geschleppten Fahrzeuge als einen Dampfschleppzug anzusehen, welcher beim Begegnen mit anderen Schiffen zur Vermeidung von Kollisionen die für Dampfschiffe geltenden Regeln zu befolgen hat, und zwar gleichviel, ob das geschleppte Fahrzeug sich hinter ihm befindet oder längsseit festgemacht ist, ob dasselbe Dampf auf hat oder nicht; denn es fährt thatsächlich mittels Dampfkraft, also unter Dampf. Der Schleppdampfer selbst aber ist keinesweges in seiner Manövrirfähigkeit derartig beeinträchtigt, daß er außer Stande wäre, jene Regeln zu befolgen, beziehungsweise würde es als eine Außerachtlassung der gebotenen Vorsicht (Artikel 24) anzusehen sein, wenn das Schiff in den Zustand einer solchen Manövrirunfähigkeit versetzt worden ist.[2])

Selbstredend kann diese Norm durch Spezialvorschriften im Sinne des Artikels 25 modifizirt werden.

VIII. Jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, muß seine Fahrt mindern, oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.[3])

Insbesondere werden diese Maßnahmen von Wichtigkeit sein, sobald die Gefahr einer Kollision mit mehreren Fahrzeugen droht, sowie in engen Fahrrinnen.[4])

---

1) V. V. Z. Art. 17.

2) S. die Erörterungen über den Gegenstand in den Verhandlungen des D. N. V. Jahrg. 1880 S. 52 ff. Ferner die Erk. des S. A. zu Hamburg vom 20. November 1878 (Entsch. Bd. 1 S. 186, 187) und vom 7. Dezember 1882 (Bd. 4 S. 510, 511), in welchem es heißt, daß das im Schlepptau eines Dampfers befindliche Segelschiff dem Kurs und den Pflichten des Dampfers folge. Im Anschluß an dieses Erk. bezeichnet auch das O. S. A. in dem Erk. vom 28. März 1883 (Bd. 4 S. 515 ff.) die beiden Schiffe in ihrer Verbindung als Schleppzug. S. ferner Erk. des S. A. zu Rostock vom 14. Februar 1880 (Bd. 2 S. 167).

3) V. V. Z. Art. 18.

4) Das S. A. zu Rostock führt in dem Erk. vom 14. Februar 1880 (Bd. 2 S. 172) aus: „Als sie den inneren Hafen verlassen hatte, fuhr die „Antelope" mit voller Kraft, lief also nach Maßgabe ihres beschränkten Dampfdruckes fünf Seemeilen per Stunde. Diese Fahrgeschwindigkeit glaubt das Seeamt unter den

Im übrigen ist auch in derartigen Fällen auf die Umstände des Falles Rücksicht zu nehmen, welche ein Abweichen von der Regel wohl gebieten können.[1])

Beim Rückwärtsgehen der Maschine ist insbesondere der Einfluß, welchen das Rückwärtsarbeiten der Schraube bei noch fortdauernder Vorwärtsbewegung des Schiffes auf die Ruderwirkung ausübt, zu berücksichtigen.[2])

Wegen des Ankerwerfens bei drohender Kollision s. § 37, III.

IX. Einem in Fahrt befindlichen Dampfschiffe, welches einen den Steuerregeln entsprechenden Kurs einschlägt, ist es freigestellt, dies einem anderen in Sicht befindlichen Schiffe durch folgende Signale mit seiner Dampfpfeife anzuzeigen, nämlich:

ein kurzer Ton bedeutet:

„ich richte meinen Kurs nach Steuerbord";

zwei kurze Töne bedeuten:

„ich richte meinen Kurs nach Backbord";

drei kurze Töne bedeuten:

„ich gehe mit voller Kraft rückwärts".

Wird eines dieser Signale angewendet, so muß das Manöver des Schiffes demselben entsprechen.[3])

---

obwaltenden Umständen als eine zu große bezeichnen zu sollen. Denn abgesehen davon, daß je langsamer die Fahrt ist, desto mehr Zeit bleibt, etwaige Sicherheitsmaßregeln zu erwägen und mit Ruhe auszuführen, so ist es vor allen Dingen nur bei langsamer Fahrt möglich, ein großes Schiff in einer engen Fahrrinne sicher zu steuern, während bei schnellerer Fahrt das von allen Seiten und namentlich hinter dem Schiffe zusammenströmende Wasser die Ruderwirkung stark beeinträchtigt. So mag es sich denn auch mit erklären, daß die „Antelope", als das Ruder nach Steuerbord gelegt war, demselben fast gar nicht gehorchte." Auf der anderen Seite hebt aber das S. A. (S. 171) hervor, wie bei irgend mißlichem, insbesondere engem Fahrfasser es durchaus geboten erscheine, nicht ohne vollen Dampfdruck auszugehen, da nur mit letzterem die etwa zum Ausweichen oder sonst zur Vorbeugung von Gefahr erforderlichen Manöver exakt auszuführen seien.

[1]) S. die Kritik in dem Erk. des S. A. zu Hamburg vom 13. Septbr. 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 630).

[2]) Ueber diesen Einfluß waltet in der Theorie und Praxis Unsicherheit ob. S. darüber das Erk. des S. A. zu Königsberg vom 10. August 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 754, 755) und des O. S. A. vom 3. November 1880 (Bd. 2 S. 759, 760); ferner des S. A. zu Rostock vom 14. Februar 1880 (Bd. 2 S. 174), des S. A. zu Hamburg vom 7. Dezember 1882 und des O. S. A. vom 28. März 1883 (Bd. 4 S. 509, 510 bezw. 517).

[3]) V. V. Z. Art. 19.

X. Ohne Rücksicht auf irgend eine der vorstehenden Vorschriften muß jedes Schiff, einerlei, ob Segelschiff oder Dampfschiff, beim Ueberholen eines anderen dem letzteren aus dem Wege gehen.[1])

Den Begriff „überholendes Schiff" anlangend, hat der Deutsche Nautische Verein auf dem Vereinstage im Jahre 1881 denselben einstimmig dahin festgestellt, daß als überholendes Schiff dasjenige zu erachten sei, welches das andere aus dem dunklen Winkel, d. h. weniger als sechs Strich von hinten, anläuft.[2]) Diese Definition muß als zutreffend erachtet werden. Sie entspricht auch derjenigen, welche der englische High Court for appeal in London seiner Zeit in Sachen „Franconia" contra „Strathclide" abgegeben hat.[3])

XI. In engen Fahrwassern muß jedes Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt.[4])

XII. In allen Fällen, wo nach den Steuerregeln eines von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß dieses letztere seinen Kurs beibehalten.[5])

Es ist jedoch nicht jedes noch so geringe Abhalten oder voller Halten als eine Kursänderung anzusehen.[6])

---

1) V. V. Z. Art. 20.

2) Verhandl. Jahrg. 1881 S. 142 ff.

3) „Meeting" ships are those with the masts and funnels in a line; „crossing" ships cover an arc of the horizon of ten points on each side of the stem, or in all, round twenty points, and „overtaking" ships have six points open on either side on their approaching other vessels.

4) V. V. Z. Art. 21. 5) Daselbst Art. 22.

6) In diesem Sinne heißt es in dem Erk. des S. A. zu Hamburg vom 26. Oktober 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 729): „Wenn Schiffer B. selbst bekundet, um etwa 1/2 Strich voller gehalten zu haben, um besser Steuer im Schiff zu haben, so ist darin eine Kursänderung nicht zu erblicken." Ferner in dem Erk. des S. A. zu Hamburg vom 22. April 1880 (das. S. 363): „Das Seeamt mußte hiernach zu der Ueberzeugung gelangen, daß die „Magaretha" der Vorschrift des Art. 18, wonach dasjenige Schiff, dem die Pflicht zum Ausweichen nicht obliegt, seinen Kurs zu halten hat, nachgekommen ist. Der Umstand, daß der Bestmann der „Magaretha" seiner eigenen Aussage nach in den letzten Minuten vor der Kollision um 1/2 Strich voller gehalten haben will, — daß es mehr als ein halber bis höchstens ein ganzer Strich keinenfalls gewesen sein kann, ergeben die obigen Ausführungen, — vermag hieran nichts zu ändern und zwar selbst dann nicht, wenn man, wie übrigens dahinsteht, annehmen wollte, daß ohne diese geringe Veränderung der Kursrichtung des Evers in den letzten Minuten die Kollision

Eine **Kursänderung** ist nur unstatthaft, wenn die Gefahr einer Kollision mit dem zum Ausweichen verpflichteten Schiff vorliegt, also nicht, so lange eine solche Gefahr noch nicht nahe bevorsteht.[1]) Sie ist dagegen stets zulässig zur Abwendung **unmittelbarer** Gefahr, namentlich, wenn es sich darum handelt, durch die Aenderung des Kurses einen unvermeidlichen Zusammenstoß möglichst abzuschwächen.[2])

---

vermieden wäre; denn, wenn die Regel, daß dasjenige Fahrzeug, welches nicht auszuweichen hat, seinen Kurs halten soll, in der vernünftigen Erwägung getroffen ist, dem ausweichenden Schiffe die Möglichkeit zu gewähren, seine Maßnahmen zur Verhütung der Kollision mit Sicherheit treffen zu können, so würde es doch ein durch nichts zu rechtfertigendes Wagniß sein, wenn das ausweichende Schiff seinen Kurs so nahe an dem andern vorüberführen wollte, daß ein — durch mancherlei nicht vorherzusehende Umstände vielleicht unvermeidliches — Schwanken der Kursrichtung jenes Schiffes um 1/2 bis 1 Strich zur Kollision führen mußte."

1) S. Erk. des S. A. zu Hamburg vom 28. März 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 258, 259).

2) In dem dem Art. 22 entsprechenden Art. 18 der V. vom 23. Dezember 1871 war ausdrücklich hinzugefügt, daß dasjenige Schiff, welches seinen Kurs beibehalten soll, zugleich die Bestimmung des Art. 19 (jetzt 23) zu berücksichtigen hat. — Ueber die Zulässigkeit der Kursänderung seitens des Schiffes, welchem ausgewichen werden muß, in Fällen imminenter Gefahr s. die Beurtheilung in den Erk. der S. A. zu Bremerhaven vom 23. Februar 1878 (Entsch. Bd. 1 S. 17) und vom 25. September 1880 (Bd. 2 S. 641), zu Emden vom 24. Mai 1878 (Bd. 1 S. 64), zu Rostock vom 11. Januar 1879 (Bd. 1 S. 295) vom 24. Februar 1880 (Bd. 2 S. 197), vom 17. April 1880 (Bd. 2 S. 353) und vom 17. Juni 1880 (Bd. 2 S. 476), zu Stettin vom 15. Mai 1880 (Bd. 2 S. 434) und vom 4. Dezember 1880 (Bd. 2 S. 847), zu Stralsund vom 10. November 1880 (Bd. 2 S. 773 bis 775), zu Hamburg vom 22. April 1880 (Bd. 2 S. 363), vom 7. Juil 1880 (Bd. 2 S. 522), vom 28. März 1881 (Bd. 3 S. 261), vom 27. April 1881 (Bd. 3 S. 310, 311); in den Entscheidungsgründen dieses letzteren Urtheils wird ausgeführt: „Da Schiffer M. die Vorschrift des Artikels 22 der K. V., der zu Folge es dem Segelschiffe obliegt, einem Dampfschiffe gegenüber Kurs zu halten, genau befolgt hat — denn in dem im letzten Augenblick erfolgten Backbordlegen des Ruders kann, abgesehen davon, daß dadurch vermuthlich eine Kursänderung des Evers gar nicht herbeigeführt wurde, ein unzulässiges Manöver schon deshalb nicht erblickt werden, weil anzunehmen ist, daß dasselbe als Nothmaßregel in einem Augenblicke erfolgte, als die Kollision bereits unvermeidlich schien — so wird nur soviel in Frage kommen können, ob die besonderen Umstände des Falles dem Ever im Anhalt an die in Artikel 23 der K. V. getroffene Bestimmung ein ausnahmsweises Abweichen von der Vorschrift des Artikels 22 geboten erscheinen lassen mußten. Obschon nun zwar nicht verkannt werden kann, daß diesem Artikel, seinem Sinne und Wortlaute nach, nicht nur die Bedeutung beizumessen sein wird, ein zur Abwendung unmittelbarer Gefahr erfolgtes Abweichen von den sonstigen Regeln des Straßenrechts auf See zu **rechtfertigen**, sondern daß ein solches Durchbrechen jener Regeln nach Maßgabe

§ 41.

Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See.

I. Die Regelung für das deutsche Recht ist erfolgt durch die Kaiserliche Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See vom 15. August 1876. Auch diese Materie ist nach britischem Vorgang behandelt.[1])

II. Der Geltungsbereich umfaßt die See und die mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässer.[2])

III. Der Inhalt der Vorschriften ist folgender:

1) Nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See hat der Führer eines jeden derselben dem anderen Schiffe und den dazu gehörigen Personen zur Abwendung oder Verringerung der nachtheiligen Folgen des Zusammenstoßes den erforderlichen Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen im Stande ist. Unter dieser Voraussetzung sind die Führer der betheiligten Schiffe verpflichtet, so lange bei einander zu halten, bis sie sich darüber Gewißheit verschafft haben, daß keines derselben weiteren Beistandes bedarf.[3])

---

dieses Artikels unter Umständen sogar als eine Pflicht erscheinen kann, so wird man doch in der Anwendung dieses Artikels außerordentlich vorsichtig und maßvoll zu Werke gehen müssen, da derselbe sonst dazu führen würde, die sichere Anwendung der Vorschriften des Straßenrechts zur See wieder völlig in Frage zu stellen. Soll insbesondere auf Grund dieses Artikels für dasjenige Schiff, welches an und für sich Kurs zu halten hätte, eine Verpflichtung begründet erscheinen, seinerseits zum Ausweichen dienliche Maßnahmen zu ergreifen, so wird in dem gegebenen Falle feststehen müssen, daß es der Führung dieses Schiffes nach Sachlage mit voller Deutlichkeit erkennbar war, wie durch ein solches Durchbrechen der Regel die Kollision sich abwenden ließ, bei fernerem Kurshalten dieselbe dagegen unvermeidlich werden mußte."

[1]) § 33 der Merchant Shipping Act, 1862, ergänzt durch Art. 16 der Merchant Shipping Act, 1873.

[2]) V. vom 15. August 1876, § 3.

[3]) Daselbst § 1. Die Vorschrift weicht von dem britischen Gesetz insofern ab, als nach letzterem nicht bloß eine erhebliche, sondern jede Gefahr von der Verpflichtung befreit, und als ferner dieses Gesetz eine wirklich entstandene Gefahr des anderen Theiles voraussetzt, das deutsche dagegen nicht. Zur Erläuterung der Verpflichtung führt das O. G. A. in dem Erk. vom 25. Mai 1883 (Entsch. Bd. 4 S. 754) aus: „Wenn die V. vom 15. August 1876, § 1, den Führern zusammengestoßener Schiffe die Verpflichtung auferlegt, so lange bei einander zu halten, bis sie sich darüber Gewißheit verschafft haben, daß keines derselben weiteren

2) Vor der Fortsetzung der Fahrt hat jeder Schiffsführer dem anderen den Namen, das Unterscheidungssignal, sowie den Heimaths-, den Abgangs- und den Bestimmungshafen seines Schiffes anzugeben, wenn er dieser Verpflichtung ohne Gefahr für das letztere genügen kann.[1])

Den unter 1 und 2 gedachten Verpflichtungen hat jeder Schiffer unabhängig von einer Aufforderung seitens des anderen Theiles nachzukommen.[2])

Beistandes bedarf, die Beistandsleistung aber an die Voraussetzung knüpft, daß daraus dem eigenen Schiffe und den darauf befindlichen Personen eine erhebliche Gefahr nicht erwachse, so darf daraus nicht gefolgert werden, daß eines der Schiffe berechtigt sei, sich von dem Orte der Kollision zu entfernen, bis eine Untersuchung ergeben hat, ob eine erhebliche Gefahr für dasselbe mit der Beistandsleistung verbunden ist oder nicht; denn bei solchem Verfahren wird die Hülfeleistung häufig — wie der vorliegende Fall zeigt und namentlich bei Zusammenstößen im Nebel einleuchtet — überhaupt nicht mehr möglich sein, weil die Schiffe nach der Trennung einander nicht wiederfinden. Der Sinn der erwähnten Bestimmung kann nur der sein, daß ein jedes Schiff im Kollisionsfalle die Verpflichtung hat, an der Kollisionsstelle zu verharren und von der Verpflichtung, dem andern Schiffe Beistand zu leisten, erst dann befreit ist und weiter segeln darf, wenn die an Ort und Stelle vorgenommene Untersuchung ergeben sollte, daß in Folge eigener Beschädigung die Beistandsleistung mit erheblicher Gefahr für das Schiff und sein Personal verbunden sein würde." — Die Erfüllung der in Rede stehenden Verpflichtung schließt den Anspruch auf Vergütung für den dabei geleisteten Beistand, nach Maßgabe der Grundsätze über den Hülfs- beziehungsweise Bergelohn, nicht aus. Nur kann ein Schiff, welches nach einem Zusammenstoße dem anderen Schiffe Beistand leistet, eine solche Vergütung nicht fordern, wenn es dessen Beschädigung und Hülfsbedürftigkeit durch eigenes Verschulden beim Zusammenstoße herbeigeführt hat. Erk. des R. G., C. S. vom 6. November 1880 (Entsch. Bd. 3 S. 138 ff.).

[1]) V. vom 15. August 1876, § 2.

[2]) In diesem Sinne heißt es in dem Erk. des S. A. zu Tönning vom 23. Februar 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 719): „Nachdem der Zusammenstoß stattgefunden, hätte der Kapitän, anstatt sich mit seinem Schiffe zu entfernen, dem beschädigten Schiffe zu Hülfe kommen und sich nicht entfernen müssen. Daß derselbe, wie er angiebt, nicht zur Hülfe aufgefordert worden ist, entschuldigt dieses Verfahren nicht; er war vielmehr auch ohne desfälliges Ansuchen verpflichtet, zu bleiben, um sich davon zu überzeugen, ob Hülfe nothwendig war, eventuell hatte er diese zu leisten." Ferner in dem Erk. des S. A. zu Königsberg vom 6. Januar 1881 (Bd. 3 S. 11): „Das bei der Kollision unbeschädigt gebliebene stärkere Schiff darf sich nicht von dem beschädigten stillschweigend und ohne sich gehörige und genügende Gewißheit darüber verschafft zu haben, daß das beschädigte Schiff keines weiteren Beistandes bedarf, entfernen; der Führer des ersteren hat die Pflicht, mit dem beschädigten Schiff in Kommunikation zu treten und sich zu erkennen zu geben. Nur Gefahr für das eigene Schiff, die hier nicht anerkannt werden kann, entbindet ihn davon, und das Seeamt muß die Verletzung dieser Pflicht durch den Schiffer N. auch

Das britische Gesetz stellt die Vermuthung auf, daß der den Vorschriften zuwiderhandelnde Schiffsführer, wenn er keine rationelle Entschuldigung für die Unterlassung vorbringen kann, in Ermangelung des Gegenbeweises, als derjenige erachtet werden soll, welcher den Zusammenstoß verschuldet hat, während nach deutschem Recht auch hier die freie Beweiswürdigung gilt.

II. Kapitel.

Staatliche Einrichtungen zum Schutze der Seeschifffahrts-interessen.

§ 42.

Konsuln.

1) Gesetz, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate, sowie die Amtsrechte und Pflichten der Bundeskonsuln vom 8. November 1867 (B. G. Bl. S. 137 ff.).

2) Gesetz, betreffend die Gebühren und Kosten bei den Konsulaten des Deutschen Reiches, vom 1. Juli 1872 (R. G. Bl. S. 245 ff.).

3) Allgemeine Dienstinstruktion für die Konsuln des Deutschen Reiches vom 6. Juni 1871, nebst dem Nachtrag vom 22. Februar 1873.

I. Eine der wesentlichsten Aufgaben der Konsuln des Deutschen Reiches ist die Vertretung der Interessen der deutschen Marine und der Angehörigen derselben innerhalb ihres Amtsbezirkes.[1]) Die desfallsigen Rechte und Pflichten der Konsuln sind insbesondere festgestellt beziehungsweise näher erörtert in den oben bezeichneten Gesetzen und Instruktionen.[2])

---

seinerseits ernstlicher Mißbilligung unterziehen, wenn auch eine Strafe dieserhalb gegen ihn zu verhängen nur dem ordentlichen Richter (§ 145 und 67 des Str. G. B.) zustehen würde." Auch in dem Erk. des O. S. A. vom 25. Mai 1883 (Bd. 4 S. 754) wird hervorgehoben, wie die Verpflichtung des Beistandes nicht an die Voraussetzung eines Nothsignals des anderen Schiffes geknüpft ist.

[1]) In den Motiven zu dem G. vom 1. Juli 1872 heißt es: „Die Konsulate, mit verhältnißmäßig wenigen Ausnahmen in Hafenplätzen errichtet, dienen vor allem der Schifffahrt."

[2]) § 1 des K. G. skizzirt die Pflichten der Konsuln dahin: „Die Bundeskonsuln sind berufen, das Interesse des Bundes, namentlich in Bezug auf Handel, Verkehr und Schifffahrt thunlichst zu schützen und zu fördern, die Beobachtung der

II. Die bezüglich der maritimen Interessen den Konsuln zufallenden Funktionen [1]) betreffen einerseits die Schiffe der Kaiserlichen Marine und das zu denselben gehörende Personal, andererseits die deutschen Kauffahrteischiffe und die Reichsangehörigen des Seemannsstandes.

A. Verhältniß der Konsuln zu der Kaiserlichen Marine.

1) Bei dem Besuche fremder Häfen haben die Befehlshaber der Kaiserlichen Kriegsschiffe ohne Zeitverlust mit dem am Orte befindlichen Konsul in Verbindung zu treten und demselben über Zweck und muthmaßliche Dauer ihres Aufenthaltes Anzeige zu machen. [2])

2) Sie sind verpflichtet, den Konsuln zum Schutze der von ihnen dienstlich zu vertretenden Interessen allen thunlichen Beistand zu leisten. Sie werden namentlich, soweit es der Raum und die Rücksichten des Dienstes gestatten, bereit sein, auf die schriftliche Requisition des Konsuls hülfsbedürftigen Reichsangehörigen, welche nach der Heimath zurückzubefördern sind, die Passage auf ihrem Schiffe bewilligen, auch den Transport von Reichsangehörigen übernehmen, welche wegen verübter Verbrechen an den heimischen Richter abgeliefert werden sollen; letzteres darf aber nur auf vorherige Anweisung des Reichskanzlers oder einer Bundesregierung geschehen. [3])

Staatsverträge zu überwachen und den Angehörigen der Bundesstaaten sowie anderer befreundeter Staaten in ihren Angelegenheiten Rath und Beistand zu gewähren. Sie müssen hierbei nach den Bundesgesetzen und den ihnen ertheilten Instruktionen sich richten und die durch die Gesetze und Gewohnheiten ihres Amtsbezirkes gebotenen Schranken einhalten."

[1]) Die Ausübung der konsularischen Funktionen steht jedem Vorsteher eines Konsulats, Generalkonsul, Konsul oder Vizekonsul zu, gleichviel ob derselbe Berufs- oder Wahlkonsul ist, nicht aber durchweg und selbstständig einem Konsularagenten, weil dieser nur als Privatbevollmächtigter des Konsuls angesehen wird. K. G. §§ 2 und 11. Im übrigen siehe unter III.

[2]) Allerh. Ordre vom 7. Januar 1879 (M. V. Bl. S. 1).

[3]) K. G. § 29; K. J. zu § 29. Bevor der Konsul eine Requisition der gedachten Art an den Kommandanten eines von S. M. Schiffen richtet, hat er sich durch eine Anfrage bei demselben über die Höhe der von der Marineverwaltung zu liquidirenden Kosten zu vergewissern, daß die Beförderung nicht auf andere Weise billiger zu bewirken ist. — Wegen Erledigung anderweiter Requisitionen der Konsuln und der sonstigen Organe des Reiches im Auslande s. Instruktion für den Kommandanten 2c. §§ 12 und 15, sowie die Allerh. Ordre vom 28. Dezember 1875 (M. V. Bl. S. 242); auch bei Perels, intern. Seerecht,

3) Die Kaiserlichen Konsuln haben den Schiffen der Kaiserlichen Marine sowie deren Besatzungen Beistand und Unterstützung zu gewähren, sobald ein desfallsiges Ersuchen des Kommandanten an sie ergeht oder sobald sie sonst verbürgte Kunde von der hülfsbedürftigen Lage eines solchen Schiffes erhalten. Im besonderen sind ihnen folgende Verpflichtungen auferlegt:

a. Sie sollen die Kommandanten von den in ihrem Amtsbezirke in Bezug auf fremde Kriegsschiffe bestehenden Vorschriften und Ortsgebräuchen,[1]) auch auf Erfordern bezüglich des ceremoniellen Verkehrs unterrichten.

b. Wenn ein Schiff der Kaiserlichen Marine im Begriff ist, eine zum Bezirke des Konsuls gehörige Rhede anzulaufen oder in Häfen des Bezirkes einzulaufen, so hat der Konsul, falls eine ansteckende Krankheit am Orte herrscht, dem Kommandanten ungesäumt davon Nachricht zu geben.

c. Die Konsuln haben, wenn Mannschaften von Kriegsschiffen desertirt sind, von Amtswegen bei den Orts- und Landesbehörden die zur Wiederhabhaftwerdung derselben erforderlichen Schritte zu thun. Es geschieht dies in der Regel auf das schriftliche Ersuchen des Kommandanten, welchem ein Nationale nebst Signalement des Deserteurs beigefügt ist.

Die reciproke Verpflichtung zur Auslieferung von Kriegsschiffs-Deserteuren ist in einer Reihe deutscherseits mit fremden Staaten abgeschlossener Verträge ausdrücklich stipulirt.[2]) Aber auch soweit derartige Vereinbarungen nicht getroffen sind, ist es keineswegs ausgeschlossen, daß die Lokalpolizeibehörde einem an sie gerichteten Gesuche des Schiffskommandos beziehungsweise des Konsuls um Festnahme und Auslieferung von Deserteuren ohne

---

Anl. G. In Betreff der offiziellen Besuche zwischen den Befehlshabern der Kaiserlichen Marine und den Konsuln und die den letzteren zu erweisenden Ehrenbezeugungen s. K. J. zu § 27 und Instruktion für den Kommandanten ꝛc., § 15.

[1]) S. darüber Perels, a. a. O. § 14 A. Hierher gehören namentlich auch die für fremde Kriegsschiffe maßgebenden hafenpolizeilichen, zollamtlichen und Quarantaine-Vorschriften.

[2]) Solche Festsetzungen sind getroffen: in dem Konsularvertrage des Deutschen Reiches mit Brasilien vom 10. Januar 1882, Art. 42; in den Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträgen des Zollvereins mit Chile vom 1. Februar 1862 bezw. vom 14. Juli 1869, Art. 14 und mit China vom 2. September 1861, Art. 32; in den Schifffahrtsverträgen des Zollvereins mit Frankreich vom 2. August 1862, Art. 13, Mecklenburg-Schwerins mit Frankreich vom 9. Juni 1865, Art. 16 und der Freien Hansestädte mit Frankreich vom 4. März 1865, Art. 20; in den Handels- und Schifffahrtsverträgen Preußens mit Griechenland vom 31. Juli/12. August 1839, Art. 17, Oldenburgs mit Griechenland vom 20. April/2. Mai 1842, Art. 15 und Bremens mit Griechenland vom 31. Mai/12. Juni 1843,

weiteres Folge giebt.[1]) Nur besteht eine Verpflichtung zur Festnahme und Auslieferung bei dem Mangel einer ausdrücklichen Festsetzung nicht.[2])

Der Konsul beantragt bei der zuständigen Lokalbehörde die durch die Verhältnisse gebotenen Maßregeln. Wird der Deserteur ergriffen und verweigert die Lokalbehörde seine Auslieferung, so berichtet der Konsul an den Reichskanzler. Erfolgt die Auslieferung, so veranlaßt der Konsul, daß der Deserteur an Bord des Schiffes zurückgeführt wird. Sollte das Schiff bereits abgegangen und auch kein anderes Schiff der Kaiserlichen Marine anwesend sein, so verfährt der Konsul nach den ihm von dem Schiffskommandanten zurückgelassenen Weisungen. In Ermangelung solcher sendet er den Deserteur auf möglichst wenig kostspieligem Wege an die Marinebehörde desjenigen Kriegshafens, zu welchem das betreffende Schiff gehört, oder an die nächste Grenzpolizeibehörde des Reichsgebietes mit dem Ersuchen um Weiterbeförderung an die genannte Stelle.[3])

Ueber die Dauer der Festhaltung solcher Deserteure seitens der Lokalbehörden, sowie in Betreff der Berechtigung der fremden Behörde zur Versagung der Auslieferung s. unter B. 6.

d. Im übrigen sollen die Konsuln den Befehlshabern der Kriegsschiffe auf deren Verlangen Auskunft über Beschaffung von Geld, Proviant und Ausrüstungsartikeln geben, nöthigenfalls auch die Zahlungen an die Lieferanten vermitteln. Die Wahlkonsuln können Beschaffungen selbst übernehmen.

Art. 13; in dem Freundschafts-, Handels-, Schifffahrts- und Konsularvertrage des Deutschen Reiches mit dem Königreiche der Hawaiischen Inseln vom 25. März/19. September 1879, Art. 23; in dem Konsularvertrage des Norddeutschen Bundes mit Italien vom 21. Dezember 1868, Art. 16; in dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrage des Deutschen Reiches mit Mexiko vom 5. Dezember 1882, Art. 21; in dem Konsularvertrage des Deutschen Reiches bezw. Preußens mit den Niederlanden vom 11. Januar 1872 bezw. vom 16. Juni 1856, Art. 10; in dem Handels- und Schifffahrtsvertrage des Deutschen Reiches mit Portugal vom 2. März 1872, Art. 18; in dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrage zwischen den Zollvereinsstaaten und Uruguay vom 23. Juni 1856, Art. 13; in dem Konsularvertrage des Deutschen Reiches mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 11. Dezember 1871, Art. 14.

[1]) In der Praxis geschieht dies allermeist.

[2]) Dies hat die britische Regierung, unter Bezugnahme auf die Foreign Deserters Act, 1852, welche sich allerdings nur auf Deserteure von Handelsschiffen bezieht, stets hervorgehoben.

[3]) K. G. §§ 27 und 28; K. J. zu §§ 27 und 28.

e. Sie sollen für Personen der Schiffsbesatzungen, welche wegen Krankheit oder aus anderen Ursachen ausgeschifft werden mußten, im Einvernehmen mit dem Kommandanten Sorge tragen.[1])

f. Sie werden ferner, wenn ein Kommandant aus Veranlassung einer stattgehabten Schiffskollision gegen ein fremdes Kauffahrteischiff einen Anspruch auf Schadenersatz zu erheben hat, auf dessen Ersuchen bei der desfallsigen Reklamation beziehungsweise Klage ihre vermittelnde Mitwirkung nicht versagen dürfen.[2])

g. Bei etwaigen Konflikten der Befehlshaber von Kriegsschiffen mit den Behörden des fremden Staates haben sie die Vermittelung beziehungsweise die weitere Verfolgung zu übernehmen.[3])

B. Vertretung der Interessen der Kauffahrteischifffahrt.

1) Die Konsuln haben die Innehaltung der wegen Führung der Reichsflagge bestehenden Vorschriften zu überwachen und sind zur Ertheilung von interimistischen Schiffscertifikaten (Flaggenattesten) befugt.[4]) S. § 8, G und J.

2) Sie haben die Meldungen der Schiffsführer entgegen zu nehmen.[5]) S. § 43.

3) Sie ertheilen den Gesundheitspaß.

4) Sie bilden für die Schiffe der Handelsmarine im Hafen ihrer Residenz das Seemannsamt[6]) und haben dessen Funktionen nach Maßgabe der Semannsordnung auszuüben. S. Abschnitt II. Kap. III.

5) Sie sind befugt, über diese Schiffe die Polizeigewalt auszuüben.[7]) Die Voraussetzung dieser Befugniß ist jedoch, daß die Gesetze und Gewohnheiten des Konsulatsbezirkes dem Konsul diese Ausübung gestatten.[8]) Im allgemeinen gilt der Grundsatz, daß Kauffahrteischiffe, welche sich in den Hoheitsgewässern eines fremden Staates aufhalten, während der Dauer eines solchen Aufenthaltes der Justiz- und Polizeigewalt dieses Staates unterworfen sind. Eine generelle Ausnahme von dieser Regel gilt nur, soweit, sei es

---

[1]) Das Nähere s. K J. zu § 27; Instruktion für den Kommandanten 2c., § 15.

[2]) Daselbst § 110 und Erlaß des Chefs der Admiralität vom 31. März 1883 (M. V. Bl. S. 46).

[3]) Instruktion für den Kommandanten 2c., § 13.

[4]) K. G. §§ 30 und 37. [5]) K. G. § 31. [6]) K. G. § 32. [7]) K. G. § 33.
[8]) K. J. zu § 33.

in Folge von Herkommen, sei es in Gemäßheit besonderer Vereinbarungen, die Konsulargerichtsbarkeit zu Recht besteht. Jedoch pflegt in der modernen Praxis die Ausübung einer jurisdiktionellen oder polizeilichen Gewalt über fremde Schiffe nur soweit in Anspruch genommen zu werden, als die Interessen des fremden Staates, in dessen Hoheitsgebiete sich dieselben zeitweise aufhalten, solches erheischen. Man nimmt aber an, daß ein derartiges Interesse der fremden Regierung ausgeschlossen ist, sofern es sich um die innere Ordnung an Bord und um Streitigkeiten zwischen dem Schiffer und der Schiffsmannschaft handelt. In diesem Sinne ist auch durch zahlreiche neuere Staatsverträge die Zuständigkeit der fremden Landesbehörde zum Einschreiten ausdrücklich ausgeschlossen.[1]) Soweit hiernach nicht die Lokalbehörden von Amtswegen einschreiten, hat der Konsul nöthigenfalls, und wenn der Beistand eines deutschen Kriegsschiffes nicht in Anspruch genommen werden kann, unter Requisition der Ortspolizei zum Beistande, alles zu thun, was erforderlich ist, um die Schiffsordnung herzustellen, und namentlich die Autorität und Disziplinargewalt des Schiffers zur Geltung zu bringen.[2])

6) Wenn Mannschaften von Kauffahrteischiffen desertiren, haben die Konsuln auf Antrag des Schiffers bei den Orts- oder Landesbehörden die zur Wiederhabhaftwerdung derselben erforderlichen Schritte zu thun. Beansprucht der Führer eines deutschen Schiffes die konsularische Mitwirkung zur Wiederergreifung eines desertirten Schiffsmannes oder eines sonstigen zur Schiffsbesatzung gehörigen Funktionärs und ergeben nicht etwa schon die eigenen Angaben des ersteren, daß der Schiffsmann einen gesetzlichen Grund hatte, seine Entlassung zu fordern (s. § 30), so nimmt der Konsul mit dem Schiffer ein Protokoll auf, welches enthalten muß:

a. Den Namen des Schiffes, des Schiffers und des Rheders.

---

[1]) Es sind derartige Vereinbarungen erfolgt in den seitens des Deutschen Reiches bezw. des Norddeutschen Bundes abgeschlossenen Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträgen bezw. Konsularverträgen mit Costa Rica vom 18. Mai 1875, Art. 31; mit dem Königreiche der Hawaiischen Inseln vom 25. März/19. September 1879, Art. 22; mit Italien vom 7. Februar 1872 (bezw. 21. Dezember 1868), Art. 15; mit den Niederlanden vom 11. Januar 1872 (mit Bezug auf die Konvention zwischen Preußen und den Niederlanden vom 16. Juni 1856 in Betreff der niederländischen Kolonien, Art. 12); mit Rußland vom 8. Dezember/26. November 1874, Art. 11; mit Salvador vom 13. Juni 1870, Art. 28; mit Spanien vom 12. Januar 1872 (bezw. 22. Februar 1870) Art. 15; mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 11. Dezember 1871, Art. 13. — Näheres s. bei Perels a. a. O. § 13.

[2]) K. J. zu § 33; S. O. § 79.

b. Namen und Signalement des reklamirten Schiffsmannes und die Angabe, in welcher Weise bewiesen werden kann, daß derselbe zur Mannschaft des Schiffes gehört hat. Wie dieser Nachweis zu führen ist, darüber entscheiden die Landesgesetze. Meistens gelten die Musterrolle oder andere amtliche Dokumente, wenn sie im Original oder in beglaubigter Abschrift vorgelegt werden, als genügende Beweismittel.[1] Zuweilen muß das Auslieferungsgesuch noch durch einen Eid bekräftigt werden.

c. Die Erklärung des Schiffers, daß er alle durch das Reklamationsverfahren entstehenden Kosten tragen wolle.

Weigert sich der Schiffer, diese letztere Zusicherung zu geben, so hat sich der Konsul jedes weiteren Einschreitens zu enthalten; erklärt er sich dagegen zur Kostentragung bereit, so wendet sich der Konsul schriftlich an die zuständigen Ortsbehörden mit dem Ersuchen, die Ausmittelung, Ergreifung und Verhaftung des Deserteurs zu bewirken.

Nach völkerrechtlichen, in Staatsverträgen meist ausdrücklich anerkannten Grundsätzen werden Deserteure, welche Anhörige des Landes sind, in welches sie entlaufen, nicht ausgeliefert. Ebenso wird die Auslieferung eines Deserteurs von den Ortsbehörden mit Recht beanstandet, wenn derselbe am Lande eine strafbare Handlung begangen haben sollte. In einem solchen Falle pflegt die Auslieferung hinausgeschoben zu werden, bis die zuständigen Gerichte über die Sache erkannt haben und die Strafe vollstreckt ist.

Die kostenfreie Mitwirkung der Landesbehörden kann in der Regel nicht verlangt werden. Daher muß der Schiffer auf Verlangen einen Kostenvorschuß leisten, widrigenfalls die Reklamation nicht weiter betrieben wird.

Wenn der Deserteur kein Landesunterthan, aber auch kein Reichsangehöriger ist, sondern einem dritten Staate angehört, oder wenn der Deserteur sich auf das Schiff eines solchen dritten Staates geflüchtet hat, so ist erforderlichenfalls die Hülfe des betreffenden Konsuls nachzusuchen.

Wird ein reklamirter Deserteur ergriffen und dem Konsul ausgeliefert, so übergiebt dieser ihn dem Schiffer gegen Erstattung der Kosten. Will der Schiffer den Deserteur nicht wieder annehmen, verlangt aber dennoch dessen

---

[1]) Wenn das Schiff demnächst den Platz verläßt, bevor es gelungen ist, den Deserteur festzunehmen, so wird der Schiffer, falls ihm noch an der Wiederhabhaftwerdung gelegen ist, gut thun, dem Konsul beglaubigte Abschriften der betreffenden Dokumente zurückzulassen, da ohne dieselben die Festnahme bezw. die Ablieferung in der Regel abgelehnt werden würde.

Anhaltung und Zurücksendung in die Heimath auf Kosten der Rhederei, so hat der Konsul diesem Antrage zu genügen. Ebenso erfolgt die Rücksendung des Deserteurs in die Heimath auf Kosten der Rhederei, wenn der Schiffer inzwischen abgesegelt ist, ohne seine Reklamation zurückgenommen zu haben; desgleichen, wenn der inzwischen abgesegelte Schiffer zwar die Reklamation zurückgenommen hat, der Konsul aber den Verhältnissen nach nicht mehr auf die Auslieferung verzichten kann, sondern den einmal reklamirten Deserteur von der Landesbehörde übernehmen muß.

Die Ortsbehörde hält den ergriffenen Deserteur auf Requisition und Kosten des Konsulats in gefänglichem Gewahrsam, bis der Konsul Gelegenheit findet, ihn fortzusenden. Für die Dauer dieser Festhaltung ist aber in den meisten Verträgen eine gewisse Frist bestimmt, nach deren Ablauf der Deserteur in Freiheit gesetzt wird; eine nochmalige Verhaftung wegen derselben Entweichung ist alsdann nicht zulässig.[1])

[1]) Die Dauer der Festhaltung ist in den deutscherseits abgeschlossenen Verträgen wie folgt limitirt: auf zwei Monate in dem Schifffahrtsvertrage zwischen Preußen und Belgien vom 28. März 1863, Art. 5; in dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrage der Freien Hansestädte mit Kolumbien (Neu-Granada) vom 3. Juni 1854, Art. 27; in dem Schifffahrtsvertrage Mecklenburg-Schwerins mit Frankreich vom 9. Juni 1865, Art. 16; in dem Konsularvertrage des Deutschen Reiches mit Griechenland vom 26. November 1881, Art. 12; in dem Handels- und Schifffahrtsvertrage des Deutschen Reiches mit Portugal vom 2. März 1872, Art. 18 und in dem Konsularvertrage des Deutschen Reiches mit Rußland vom 8. Dezember/26. November 1874, Art. 12; auf drei Monate: in dem Konsularvertrage des Deutschen Reiches mit Brasilien vom 10. Januar 1882, Art. 42; in dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrage des Deutschen Reiches mit Costa Rica vom 18. Mai 1875, Art. 32; in den Schifffahrtsverträgen des Zollvereins bezw. der Freien Hansestädte mit Frankreich vom 2. August 1862, Art. 13 und vom 4. März 1865, Art. 20; in dem Konsularvertrage des Deutschen Reiches mit Italien vom 7. Februar 1872 (bezw. 21. Dezember 1868), Art. 16; in dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrage des Deutschen Reiches mit Mexiko vom 5. Dezember 1882, Art. 21; in dem Konsularvertrage des Deutschen Reiches bezw. Preußens mit den Niederlanden vom 11. Januar 1872 bezw. vom 16. Juni 1856, Art. 10; in dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrage des Norddeutschen Bundes ꝛc. und Salvador vom 13. Juni 1870, Art. 29; in den Konsularverträgen des Deutschen Reiches mit Spanien vom 12. Januar 1872 (bezw. 22. Februar 1870), Art. 16 und mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 11. Dezember 1871, Art. 14; auf vier Monate: in den Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträgen der Freien Hansestädte bezw. Mecklenburg-Schwerins mit Guatemala vom 25. Juni 1845 und vom 12. Juni 1852, Art. 24; auf sechs Monate endlich in dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrage zwischen dem Deutschen Reiche und dem Königreiche der Hawaiischen Inseln vom

In Bezug auf die Art der Heimsendung, sowie auf die für den Transport zu bewilligende Entschädigung finden im allgemeinen die Vorschriften wegen Heimschaffung hülfsbedürftiger Seeleute Anwendung, wobei jedoch in Betracht kommt, daß der Schiffsführer nicht verpflichtet werden kann, wider seinen Willen einen Deserteur in die Heimath zu befördern. S. auch § 35.

Von desertirten Schiffsmannschaften, welche der Schiffer, obwohl im Hafen anwesend, nicht reklamirt hat, ingleichen von solchen, welche schon vor längerer Zeit irgendwo desertirt oder vagabondirend oder im fremden Schiffsdienste in den Amtsbezirk des Konsuls gekommen sind, hat der Konsul von Amtswegen keine Notiz zu nehmen. Wird ein nicht reklamirter Deserteur von den Lokalbehörden ergriffen und dem Konsul vorgeführt, so hat letzterer zwar diejenigen Notizen über denselben, welche den inländischen Behörden interessant sein können, aufzunehmen und darüber der Regierung desjenigen Staates, welchem das Schiff angehört, Bericht zu erstatten, dessen Uebernahme aber, wenn sie ihm angesonnen wird, abzulehnen, es sei denn, daß sich Gelegenheit fände, denselben unentgeltlich auf einem deutschen Schiffe unterzubringen.[1])

7) Die Konsuln sind befugt, an Stelle eines gestorbenen, erkrankten oder zur Führung des Schiffes untauglich gewordenen Schiffers auf Antrag der Betheiligten einen neuen Schiffsführer einzusetzen.[2]) S. § 16, III.

8) Sie sind befugt, Verklarungen aufzunehmen.[3]) S. § 22.

9) Die amtliche Thätigkeit der Konsuln bei Schiffsunfällen im öffentlichen Interesse erstreckt sich:

a. auf die Einleitung und Ueberwachung der erforderlichen Rettungs- und Bergungsmaßregeln;[4])

---

25. März/19. September 1879, Art. 23. Ohne besondere Fristbestimmung ist die Verpflichtung zur Festnahme und Auslieferung desertirter Schiffsmannschaften vereinbart in den Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträgen der Zollvereinsstaaten ꝛc. mit Chile vom 1. Februar 1862, Art. 14 bezw. der Zusatzverhandlung vom 14. Juli 1869, mit China vom 2. September 1861, Art. 32, mit Siam vom 7. Februar 1862, Art. 12 und mit Uruguay vom 23. Juni 1856, Art. 13; ferner in den Abkommen mit Großbritannien vom 5. November 1879 und mit Dänemark vom 30. Juni 1881, sowie mit der Kolonial-Regierung der Straits Settlements (Singapore, Penang und Malacca) vom Juli 1875 (H. A. 1875, II. S. 414, 415).

[1]) K. G. § 34; K. J. zu § 31. Im übrigen s. Perels, Auslieferung desertirter Schiffsmannschaften.

[2]) K. G. § 36. [3]) Daselbst. [4]) Daselbst.

b. auf die vorläufige Feststellung des Thatbestandes durch Vornahme derjenigen Ermittelungen und Beweiserhebungen, welche keinen Aufschub dulden.[1]) S. § 74.

In Betreff der Thätigkeit der Konsuln zur Abwendung oder Verminderung der nachtheiligen Folgen eines Unfalles gilt Folgendes:

Sobald es zur Kenntniß des Konsuls kommt, daß ein deutsches Schiff sich innerhalb seines Bezirkes oder in der Nähe in Noth befindet, so hat er sich dafür zu verwenden, daß schleunigst die zum Besten des Schiffes und der Ladung nöthigen Anstalten getroffen werden. In der Regel enthalten Schifffahrts- beziehungsweise Handelsverträge die Bestimmung, daß bei Strandung, Schiffbruch oder sonstiger Beschädigung eines fremden Schiffes die Landesbehörden alle Hülfe und Beistand leisten müssen. Aber auch da, wo keine, solche Bestimmungen enthaltende Staatsverträge vorhanden sind, wird dem Konsul die Mitwirkung der Landesbehörden um so weniger versagt werden, als bei allen an den deutschen Küsten vorkommenden Schiffbrüchen und anderen Unglücksfällen die Lokalbehörden stets mit Rettungsanstalten und Fürsorge bei der Hand sind. Der Konsul hat dies nöthigenfalls ausdrücklich hervorzuheben, auch dem Reichskanzler von etwaigen Weigerungen der Landesbehörden Anzeige zu machen. Auf eigene Hand Kosten zur Bergung eines Schiffes — soweit es sich nicht um Rettung von Menschenleben handelt — aufzuwenden, sind der Regel nach die Konsuln nicht ermächtigt. Haben die Rheder und Befrachter Bevollmächtigte oder Korrespondenten am Orte, so fallen diesen die Detailmaßregeln zu und der Konsul hat ihnen nur auf Verlangen mit Rath und That an die Hand zu gehen.[2])

10) Um den deutschen Seeleuten im Auslande Gelegenheit zu geben, auf sicherem und kostenfreiem Wege Ersparnisse nach der Heimath zu überweisen, sollen die Konsuln bei dieserhalb an sie gerichteten Anträgen den gedachten Seeleuten, jedoch mit Ausschluß der Schiffsführer, amtliche Vermittelung gewähren und die Seeleute mit dieser in ihrem Interesse getroffenen Einrichtung thunlichst bekannt machen.[3])

---

[1]) S. U. G. § 15. [2]) K. J. zu § 36.

[3]) Cirkularverfügung des Reichskanzlers vom 15. Juni 1877. — In Betreff Ausführung s. Handbuch für die deutsche Handelsmarine, 1882 S. 22 ff. Die Bedeutung dieser Einrichtung erhellt durch die Thatsache, daß in der Zeit vom 1. Januar 1878 bis Ende Januar 1882 insgesammt etwa 228 800 Mark von deutschen Seeleuten bei den Kaiserlichen Konsulaten behufs Ueberweisung nach der Heimath eingezahlt worden sind.

11) In Betreff der Verpflichtung der Konsuln zur Fürsorge für hülfsbedürftige Seeleute s. § 35.

12) Die Befugniß der Konsuln zur Aufmachung der Dispache in Fällen der großen Haverei, zur Mitwirkung bei dem Verkaufe eines Schiffes durch den Schiffer und bei der Eingehung von Bodmereigeschäften [1]) berührt lediglich privatrechtliche Verhältnisse und bleibt deshalb hier außer Erörterung.

13) Die Gebühren und Kosten bei den Konsulaten werden nach Maßgabe des Gesetzes, betreffend diesen Gegenstand, vom 1. Juli 1872 und des demselben angehängten Tarifs erhoben. S. Anlage R.

III. Die Thätigkeit der Konsularagenten in Angelegenheiten der Marine und Schifffahrt betreffend, gelten folgende Direktiven:

1) In ihren Beziehungen zur Kaiserlichen Marine haben sie sich die unter II. A gedachten Vorschriften zur Richtschnur zu nehmen.

2) Ueber etwaige zu ihrer Kenntniß gelangte Verstöße gegen die Vorschriften wegen Führung der Reichsflagge haben sie an ihren Auftraggeber zu berichten. Die im Handelsgesetzbuche und in dem Gesetz vom 25. Oktober 1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe ꝛc., den Konsuln übertragenen Befugnisse und die Befugnisse der Musterungsbehörden stehen ihnen nicht zu. Auch sind sie zur Ausübung einer Polizeigewalt, zur Einsetzung eines neuen Schiffsführers, zur Aufnahme von Verklarungen und zur Aufmachung von Dispachen nicht ermächtigt. Dagegen wird die bei ihnen erfolgte Meldung der Schiffsführer (§ 43) als vorschriftsmäßig angesehen.

Bezüglich der Unterstützung hülfsbedürftiger Seeleute sind sie an die Allgemeine Amtsinstruktion gebunden.[2])

§ 43.
Schiffsmeldungen bei den Konsulaten.

1) Gesetz, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate ꝛc. vom 8. November 1867, § 31.

2) Gesetz, betreffend die Schiffsmeldungen bei den Konsulaten des Deutschen Reiches, vom 25. März 1880 (R. G. Bl. S. 181 f.).

3) Kaiserliche Verordnung, betreffend die Schiffsmeldungen bei den Konsulaten des Deutschen Reiches, vom 28. Juli 1880 (R. G. Bl. S. 183 f.).

4) Cirkularverfügung des Reichskanzlers an die Konsulate vom 15. November 1880 (R. G. Bl. S. 804).

I. In Gemäßheit des § 31 des Gesetzes, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate ꝛc., haben die Konsuln die Meldungen der Schiffsführer

---

[1]) K. G. §§ 36 und 37. [2]) K. J. zu § 11.

entgegenzunehmen und über Unterlassung solcher Meldungen an den Reichskanzler zu berichten. Diese Vorschrift setzt voraus, daß jeder deutsche Schiffsführer, wenn er mit seinem Schiffe in einen ausländischen Hafen gelangt, zur Meldung bei dem zuständigen Konsul verpflichtet sei. Eine solche Verpflichtung war auch durch ältere landesrechtliche Bestimmungen für die einzelnen Bundesseestaaten, mit alleiniger Ausnahme von Hamburg, festgesetzt, jedoch wichen jene Bestimmungen nicht nur in Betreff der Erfordernisse einer gültigen Meldung, sondern namentlich auch in den Geldstrafen, mit welchen sie die Unterlassung der ordnungsmäßigen Meldung bedrohen, erheblich von einander ab. Diese Rechtsungleichheit führte zu der reichsseitigen Regelung der Materie durch das Gesetz vom 25. März 1880, in Verbindung mit der in Gemäßheit des § 3 dieses Gesetzes erlassenen Kaiserlichen Verordnung vom 28. Juli 1880.

II. Der Führer eines deutschen Kauffahrteischiffes ist verpflichtet, die Ankunft des Schiffes in einem zu dem Amtsbezirke eines deutschen Konsulats gehörigen Hafen und den Abgang des Schiffes aus einem solchen Hafen dem Konsul mündlich oder schriftlich zu melden. Die Meldung der Ankunft hat innerhalb der beiden nächstfolgenden Tage, die Meldung des Abganges vor der Abfahrt des Schiffes zu geschehen.[1])

Die Meldepflicht gründet sich darauf, daß die Konsuln den mannigfachen Obliegenheiten, welche ihnen durch die Reichsgesetzgebung, insbesondere durch das Gesetz vom 8. November 1867 und die Seemannsordnung, im Interesse der Schifffahrt zugewiesen sind, nicht in vollem Maße genügen können, wenn sie über den Verkehr der deutschen Schiffe in den Häfen ihrer Amtsbezirke und namentlich über die Dauer der Anwesenheit solcher Schiffe in denselben nicht zuverlässig und rechtzeitig unterrichtet werden. Zu diesem Zwecke bedarf der Konsul der Regel nach einer Anzeige sowohl von der Ankunft als von der Abfahrt eines jeden deutschen Schiffes. Die Verpflichtung zur Meldung innerhalb der beiden auf die Ankunft folgenden Tage — es sind hierunter Kalendertage zu verstehen — ruht selbstverständlich, so lange Sturm und Seegang oder sonstige Ursachen die Kommunikation mit dem Lande unmöglich machen.

Unter Hafen im Sinne der Vorschrift ist auch die Rhede zu verstehen, wenn das Schiff in Ermangelung eines geeigneten Hafens am Ankunftsorte oder aus sonstigen Gründen auf der Rhede vor Anker geht.[2])

---

1) G. vom 25. März 1880, § 1. — Die Abmeldung wird sich in der Regel an die Ausklarirung anschließen.

2) Motive S. 6.

Erfolgt die Meldung schriftlich, so ist dieselbe von dem Führer des Schiffes zu unterschreiben.[1])

III. Bei der Meldung nach der Ankunft des Schiffes ist dem zuständigen[2]) Konsul anzuzeigen:

1) der Name, das Unterscheidungssignal, der Heimathshafen, die Gattung und der Nettoraumgehalt des Schiffes,
2) der Name und der Wohnort des Eigenthümers oder des Korrespondentrheders des Schiffes,
3) der Ort und der Tag der Ausfertigung des Schiffscertifikates oder des Flaggenattestes des Schiffes,
4) der Ort und der Tag der Ausfertigung der Musterrolle, sofern dieselbe nicht vorgelegt wird, sowie die Zahl der Schiffsmannschaft,
5) die Zahl der mit dem Schiffe angekommenen Passagiere,
6) ob das Schiff mit Ballast oder mit Ladung angekommen ist, letzterenfalls unter summarischer Bezeichnung der Ladungsgegenstände,
7) der Ort und Tag des Reiseantritts und der Tag der Ankunft im Hafen,
8) ob beziehungsweise welche Häfen von dem Schiffe während der Reise angelaufen worden sind,

---

[1]) V. vom 28. Juli 1880, § 4.

[2]) Die Lage der Häfen von Helder und Amsterdam und der Umstand, daß die nach Amsterdam bestimmten Schiffe häufig wegen des Tiefganges genöthigt sind, ihre Ladung ganz oder theilweise in Helder zu löschen, hat den Erlaß besonderer Bestimmungen über die Pflicht zur Meldung und Gebührenzahlung der deutschen Schiffe bei den betreffenden Konsulaten nothwendig gemacht, welche durch den Erlaß des Bundeskanzleramtes vom 2. Juni 1869 getroffen sind. Diese Bestimmungen gehen, unter Berücksichtigung der inzwischen veränderten Verhältnisse, dahin, daß

a. die Führer derjenigen Schiffe, welche ganz in Helder löschen, sich bei dem dortigen Vizekonsulate zu melden und die in dem Gebührentarif unter 30 b. für die Expedition eines Schiffes festgesetzte Gebühr zu entrichten haben;
b. die Führer derjenigen Schiffe, welche, nach Amsterdam bestimmt, behufs Fortsetzung ihrer Reise dorthin, ihre Ladung nur theilweise in Helder löschen, nicht bei dem dortigen Vizekonsulate, sondern lediglich bei dem Konsulate in Amsterdam sich zu melden und nur dort die gedachte Gebühr zu entrichten haben.

Die Gebühren für besondere Amtsverrichtungen, wie Ausfertigung und Abänderung von Musterrollen, Aufnahme von Verklarungen u. s. w., stehen in allen Fällen ausschließlich demjenigen Konsul zu, welcher diese Amtshandlungen vornimmt. (H. A. 1869, I. S. 627.)

9) die Adresse desjenigen, welcher die Klarirungsgeschäfte des Schiffes am Orte besorgt.

Den unter 1 bis 3 geforderten Anzeigen kann auch durch Vorlegung des Schiffscertifikates oder des Flaggenattestes genügt werden.[1])

Hat der Konsul in dem Hafen, welchen das Schiff besucht, seinen Wohnsitz, so ist bei der Anmeldung auch die Musterrolle der Mannschaft des Schiffes vorzulegen. Dieselbe wird von dem Konsul aufbewahrt.[2])

Bei der Abmeldung ist anzuzeigen:

1) der Bestimmungsort des Schiffes,
2) ob das Schiff mit Ballast oder mit Ladung abgeht, letzterenfalls unter summarischer Bezeichnung der Ladungsgegenstände,
3) der Tag der Ausklarirung.[3])

Genügt der Inhalt der Meldung dem Konsul nicht, so hat der Schiffsführer dieselbe auf ergangene Aufforderung nach Maßgabe der vorgedachten Bestimmungen baldthunlichst zu vervollständigen.[4])

IV. Die Meldungen sind nicht erforderlich, wenn das Schiff den Hafen nur angelaufen hat, um

1) auf Wind oder Gezeit zu warten,
2) den Bedarf an Proviant, Wasser oder Ausrüstungsmaterial zu ergänzen,
3) Lootsen einzunehmen oder abzusetzen,
4) Personen oder Ladung einzunehmen oder abzusetzen, sofern der hiermit verbundene Aufenthalt nicht länger als 48 Stunden währt,
5) Briefe oder Ordres in Empfang zu nehmen oder abzusetzen,
6) etwaigen Polizei-, Zoll- oder anderen am Orte bestehenden Vorschriften nachzukommen.[5])

---

[1]) V. vom 28. Juli 1880, § 1. [2]) Daselbst, § 2. [3]) Daselbst, § 3.

[4]) Uebrigens enthält die K. J. zu § 31 folgende Anweisung: „Der Konsul hat die Verpflichtung, die ihm von dem Schiffer vorgelegten Papiere zu prüfen, und, wenn er sie richtig befindet, dies auf Verlangen des Schiffers zu bescheinigen. Ohne einen ausdrücklichen Antrag des Schiffers hat der Konsul eine solche Bescheinigung nicht auszustellen. Sind die Papiere nicht in Ordnung, so kann der Konsul zwar die Abreise des Schiffers nicht hindern, er hat aber den Schiffer darauf aufmerksam zu machen, daß dieser keine Vertretung seitens des Reiches zu erwarten habe, wenn durch den Mangel ordnungsmäßiger Papiere Verwickelungen oder Verluste hervorgerufen werden."

[5]) G. vom 25. März 1880, § 1. — Durch diese Vorschrift sind die zum Theil abweichenden bezüglichen Bestimmungen der K. J. zu § 31 außer Wirksamkeit gesetzt worden. Die Motive heben dazu hervor: „In § 2 des Entwurfes sind die

V. Der Schiffsführer, welcher den Vorschriften dieses Gesetzes zuwider es unterläßt, die Ankunft oder den Abgang des Schiffes rechtzeitig zu melden, wird mit Geldstrafe bis zu zweihundert Mark bestraft.

Die gleiche Strafe trifft den Schiffsführer, welcher eine den Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung vom 28. Juli 1880 nicht entsprechende Meldung der Aufforderung des Konsuls ungeachtet zu vervollständigen unterläßt.[1])

Ausnahmen von der Meldepflicht aufgeführt. Es sind die gleichen sechs, welche schon in der Allgemeinen Dienstinstruktion für die Konsuln des Deutschen Reiches vom 6. Juni 1871 zu § 31 vorkommen, doch sind einige, den Schiffsverkehr erleichternde Modifikationen eingeführt. Nicht allein Passagiere, wie bisher, sondern auch Ladung soll das Schiff, ohne meldepflichtig zu werden, einnehmen und absetzen dürfen, und zwar erhält es dazu Frist bis zum Ablauf des auf die Ankunft folgenden Tages, während gegenwärtig ein mehr als 24stündiger Aufenthalt schon zur Meldung verpflichtet. Dagegen wird eine die Ordnung störende Ausnahme fortan in Wegfall kommen, welche die Allgemeine Dienstinstruktion in folgendem Satze zuläßt: „Bei periodischen Fahrten mit regelmäßigen, im voraus angekündigten Abfahrtsterminen befreit die Meldung bei der ersten Ankunft und Abreise in einem Jahre von weiteren Meldungen im Laufe desselben Zeitabschnittes, wenn das Schiff ohne Abänderung des Fahrplans denselben Hafen wiederholt im Laufe des Jahres besucht." In solchen Fällen sind nach dem bereits oben erwähnten Konsulats-Gebührentarif Pos. 30 unter b., Absatz 4 der Anmerkung, Gebühren nur insoweit zu entrichten, als die Amtsthätigkeit des Konsuls besonders in Anspruch genommen wird, wogegen in den im zweiten Absatze derselben Anmerkung a. a. O. berührten Fällen, wenn nämlich ein Schiff in demselben Kalenderjahre denselben Hafen wiederholt besucht, die Gebührenpflicht — wenn auch in ermäßigtem Umfange — bestehen bleibt. Um beide Arten von Fällen in zweifelloser Weise von einander zu unterscheiden, war es nöthig, bestimmte Kriterien der periodischen Fahrt aufzustellen, welche dahin formulirt worden sind, daß der Fall einer periodischen Fahrt nicht vorliegt, wenn

1) nicht im voraus für das Jahr regelmäßige Abfahrtstermine angekündigt,
2) die Termine nicht innegehalten werden,
3) an Stelle des im Fahrplane bezeichneten Schiffes ein anderes eingestellt, oder
4) der Fahrplan im Laufe des Jahres nicht innegehalten wird.

Vergl. auch die Cirkularverfügung vom 15. November 1880.

[1]) G. vom 25. März 1880, § 4. — Die Motive heben zur Begründung des Strafsatzes hervor: „Der höchste Satz der Strafe für Unterlassung der Meldung besteht in zweihundert Mark Geldstrafe. Für zahlreiche Zuwiderhandlungen dieser Art wird eine Ahndung ausreichen, welche sich innerhalb der Grenzen des für Uebertretungen bestimmten Strafmaßes hält; es können jedoch Fälle vorkommen, in welchen die Unterlassung der Meldung nicht auf bloße Fahrlässigkeit, sondern auf eine böse Absicht, z. B. der Verheimlichung einer während der Reise vor-

§ 44.
Schutz der Interessen der Handelsschifffahrt durch die Kaiserliche Marine.

I. Die unmittelbaren Beziehungen der Kaiserlichen Marine zur Handelsschifffahrt betreffen theils die Ueberwachung der Beobachtung der Vorschriften über die Führung der Reichsflagge (§ 8 J), theils den von Seiten der Kommandanten S. M. Schiffe und Fahrzeuge den Kauffahrteischiffen zur Aufrechthaltung der Disziplin (§ 31, III) und in Fällen der Seenoth zu leistenden Beistand.

II. Die generelle Verpflichtung der Kommandanten S. M. Schiffe und Fahrzeuge, der deutschen Schifffahrt Schutz zu gewähren und Hülfe zu leisten, ist bezüglich des Schifffahrtsverkehrs im Auslande zum Ausdruck gebracht im § 10 der Instruktion für den Kommandanten.

Befinden sich deutsche Kauffahrteischiffe in Proviantnoth, so darf ihnen von S. M. Schiffen und Fahrzeugen der zur Beseitigung des Nothstandes erforderliche Proviant aus den Beständen abgegeben werden.[1]) Die Abgabe erfolgt gegen Quittung und Bezahlung nach Maßgabe eines veröffentlichten Preiskourants mit einem Aufschlage von 20 Prozent für Generalkosten.[2]) Ist baares Geld nicht verfügbar, so haben, wenn es die Umstände irgend gestatten, die Führer der Kauffahrteischiffe über die ermittelten Beträge Wechsel in dreifacher Ausfertigung auf die Rheder oder Eigenthümer des Schiffes, zahlbar nach Sicht in üblicher Frist an die Admiralität, auszustellen.[3])

Auch Ausrüstungsgegenstände können in Fällen der Noth für den augenblicklichen Bedarf an Kauffahrteischiffe gegen Quittung abgegeben werden. Wenn es die Umstände gestatten, erfolgt die Bezahlung derselben sofort nach den Selbstkosten- eventuell den Normalpreisen. Anderenfalls bestimmt, auf den zu erstattenden Bericht, der Chef der Admiralität, ob eine Bezahlung noch nachträglich zu erfolgen hat oder nicht.[4])

---

gekommenen unerlaubten Handlung, zurückzuführen ist; für solche Fälle erscheint es geboten, das Strafmaximum höher als bei bloßen Uebertretungen festzusetzen und damit auch einen zu frühen Eintritt der Verjährung auszuschließen." — In Gemäßheit des § 67 R. Str. G. B. verjährt die Strafverfolgung bezüglich dieses Vergehens in drei Jahren.

[1]) Dieselbe Hülfe ist Kriegs- und Handelsschiffen fremder Nationen zu leisten.

[2]) Die Preise sind durch Verfügung des Chefs der Admiralität vom 11. Juli 1875 (M. V. Bl. S. 119 ff.) festgesetzt.

[3]) Schiffsverpflegungs-Reglement vom 13. Mai 1879, § 38.

[4]) Reglement über die Verwaltung der Inventarien und Materialien an Bord in Dienst gestellter Schiffe und Fahrzeuge vom 1. November 1873, § 46.

§ 45.

Besondere Vorschriften der Reichsjustizgesetzgebung im Interesse des Seeschiffahrtsverkehrs.

I. Es kommen zunächst in Betracht die Anordnungen im Interesse segelfertiger Schiffe. Ein segelfertiges Schiff ist ein solches, welches zum Abgehen in Bereitschaft ist.[1]) Die Bezeichnung begreift mithin Segel- und Dampfschiffe, welche im technischen Sinne seeklar sind.[2])

Die mannigfachen Interessen, welche sich an den Abgang solcher Schiffe knüpfen, haben dazu geführt, daß einem solchen Abgange aus Anlaß von Privatansprüchen möglichst wenig Hindernisse, sei es durch Beschlagnahme des Schiffes selbst oder der bereits an Bord genommenen Güter, sei es durch Zurückhaltung des eingeschifften Personals, entgegengesetzt werden können. Die in diesem Sinne erlassenen Vorschriften sind folgende:

1) Ein segelfertiges Schiff kann wegen Schulden,[3]) außer wenn solche zum Behuf der anzutretenden Reise gemacht sind, nicht mit Beschlag belegt werden.

2) Durch eine Beschlagnahme von bereits an Bord des Schiffes befindlichen Gütern wegen Schulden[4]) kann deren Wiederausladung nur in denjenigen Fällen erwirkt werden, in welchen der Ablader selbst die Wiederausladung noch zu fordern befugt wäre, und nur gegen Leistung Desjenigen, was dieser alsdann zu fordern haben würde.[5])

3) Gegen den Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf einem Segelschiffe angestellten Personen ist, wenn das Schiff segelfertig ist,

---

[1]) H. G. B. Art. 446.

[2]) Lewis, I. S. 27 bemerkt dazu: „Irrelevant ist es, ob das Schiff mit Ladung segelfertig liegt oder mit Ballast, und in letzterem Falle, ob es bereits gechartert ist und sich nach dem Orte zu begeben hat, wo die Ladung einzunehmen ist, oder ob es eine Fracht suchen soll. Ferner findet die Bestimmung Anwendung auf ein Schiff, welches seine Ausreise antreten soll, wie auf ein solches, dessen Ladung nach verschiedenen Häfen bestimmt ist, und welches nach Entlöschung des einen Theils sich nun nach einem anderen Bestimmungshafen begeben soll. Sie findet Anwendung auf ein Schiff, welches bereits ausgelaufen, aber durch widrigen Wind genöthigt war, in den Hafen zurückzukehren."

[3]) Die Arrestfreiheit bezieht sich nur auf obligatorische Schuldverhältnisse, nicht auf Civilansprüche überhaupt; sie greift also nicht Platz bei Vindikationsansprüchen und Pfandklagen.

[4]) Es gilt auch hier dasselbe.

[5]) H. G. B. Art. 446.

die Haft wegen Verweigerung des Offenbarungseides unstatthaft.[1]) Ist die Verhaftung nach der Anmusterung, aber bevor das Schiff segelfertig war, erfolgt, so wird sie mit dem Zeitpunkte, wo das Schiff segelfertig wird, nicht unterbrochen.[2])

4) Dagegen ist die Anordnung einer Haft zur Erwirkung von Handlungen oder Unterlassungen,[3]) sowie ferner die Festsetzung der Haft als Strafe wegen Ausbleibens als Zeuge oder Sachverständiger oder wegen Verweigerung des Zeugnisses oder der Abgabe eines Gutachtens oder der Verweigerung der Eidesleistung beziehungsweise zur Erzwingung eines Zeugnisses oder der Erstattung eines Gutachtens statthaft.[4])

Unzulässig ist der persönliche Arrest zur Sicherung der gefährdeten Zwangsvollstreckung in das Vermögen des Schuldners.[5])

II. Soweit bei den Landgerichten Kammern für Handelssachen gebildet sind, gehören vor dieselben nach Maßgabe der Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes auch diejenigen den Landgerichten in erster Instanz zugewiesenen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in welchen durch die Klage ein Rechtsanspruch aus den Rechtsverhältnissen des Seerechts geltend gemacht wird, insbesondere aus denjenigen, welche auf die Rhederei, die Rechte und Pflichten des Rheders, des Korrespondentrheders und der Schiffsbesatzung, auf die Bodmerei und die Haverei, auf den Schadenersatz im Falle des Zusammenstoßens von Schiffen, auf die Bergung und Hülfeleistung in Seenoth und auf die Ansprüche der Schiffsgläubiger sich beziehen.[6])

Während die Kammern für Handelssachen der Regel nach in der Besetzung mit einem Mitgliede des Landesgerichts als Vorsitzendem und zwei Handelsrichtern entscheiden, kann die Entscheidung in Streitigkeiten, welche

---

1) C. Pr. O. § 785 Nr. 3. — § 782 daselbst bestimmt: „Gegen den Schuldner, welcher in dem zur Leistung des Offenbarungseides bestimmten Termine nicht erscheint oder die Leistung des Eides ohne Grund verweigert, hat das Gericht zur Erzwingung der Eidesleistung auf Antrag die Haft anzuordnen."

2) Es folgt dies aus der Erwägung des Gegentheils in den Fällen des § 786 daselbst.

3) S. die §§ 774 und 775 der C. Pr. O.

4) Daselbst §§ 345, 355, 367 und 374.

5) Daselbst §§ 798 und 812, in Verbindung mit § 785. — Es entspricht die Arrestfreiheit in diesem Falle der Vorschrift des dritten Absatzes des Art. 446 H. G. B., nach welchem die Verhaftung einer zu der Besatzung eines segelfertigen Schiffes gehörigen Person wegen Schulden nicht zulässig ist.

6) G. V. G. § 101.

sich auf das Rechtsverhältniß zwischen Rheder oder Schiffer und Schiffsmannschaft beziehen durch den Vorsitzenden allein erfolgen.[1])

Während ferner in der Regel nur solche Deutsche zu Handelsrichtern ernannt werden können, welche als Kaufmann oder als Vorstand einer Aktiengesellschaft in das Handelsregister eingetragen oder eingetragen gewesen sind,[2]) können an Seeplätzen Handelsrichter auch aus dem Kreise der Schifffahrtskundigen ernannt werden.[3]) Die Voraussetzungen ihrer Ernennung sind im übrigen dieselben, wie die der kaufmännischen Handelsrichter; die Betreffenden müssen insbesondere das dreißigste Lebensjahr vollendet und ihren Wohnsitz in dem Bezirke der Kammer für Handelssachen haben.[4])

III. Die Amtsgerichte sind ohne Rücksicht auf den Werth des Streitgegenstandes zuständig in Streitigkeiten zwischen Reisenden und Schiffern oder Auswanderungs-Expedienten in den Einschiffungshäfen, welche in Betreff der Ueberfahrtsgelder, der Beförderung der Reisenden selbst und ihrer Habe und über Verlust und Beschädigung der letzteren entstanden sind.[5])

Die Urtheile, welche solche Streitigkeiten betreffen, sind auf Antrag für vorläufig vollstreckbar zu erklären.[6])

§ 46.

Die Deutsche Seewarte.

1) Gesetz, betreffend die Deutsche Seewarte, vom 9. Januar 1875 (R. G. Bl. S. 11).

2) Verordnung, betreffend den Geschäftskreis, die Einrichtung und die Verwaltung der Deutschen Seewarte, vom 26. Dezember 1875 (R. G. Bl. S. 385 ff.).

3) Instruktion des Chefs der Admiralität für die Deutsche Seewarte und deren Nebenstellen vom 2. Dezember 1875.

4) Erlaß des Chefs der Admiralität, betreffend die Bedingungen für die Annahme als Abtheilungsvorstand, Assistent oder Hülfsarbeiter bei der Seewarte, vom 9. November 1876.

I. Die im Jahre 1875 zu Hamburg errichtete, zum Ressort der Kaiserlichen Admiralität gehörige Deutsche Seewarte hat die Aufgabe, die Kenntniß der Naturverhältnisse des Meeres, soweit diese für die Schifffahrt von Interesse sind, sowie die Kenntniß der Witterungserscheinungen an den

---

1) G. V. G. § 109. 2) Daselbst § 113. 3) Daselbst § 114.
4) Daselbst § 113. — Im übrigen s. §§ 112 bis 117 daselbst. 5) Daselbst § 23.
6) C. Pr. O. § 649.

deutschen Küsten zu fördern und zur Sicherung und Erleichterung des Schifffahrtsverkehrs zu verwerthen.[1])

II. Zum Geschäftskreise der Seewarte gehören:

1) die Förderung der Seefahrten im allgemeinen, und zwar: durch

a. Sammlung von Beobachtungen über die physikalischen Verhältnisse des Meeres, sowie über die meteorologischen Erscheinungen auf hoher See;

b. Prüfung und Berichtigung der auf Schiffen gebräuchlichen, für die Sicherheit der Fahrten und die Zuverlässigkeit der Beobachtungen wichtigen Instrumente, wie Barometer, Thermometer, Sextanten, Kompasse und Chronometer;

c. Beobachtung der Erscheinungen des Erdmagnetismus auf der See, Prüfung des Verhaltens der Magnetnadel an Bord eiserner Schiffe und Ertheilung von Weisungen für ihre zweckmäßige Aufstellung an Bord der Schiffe;

d. Sammlung der wichtigeren, auf die Physiographie und Hydrographie des Meeres, sowie auf die praktische Navigation bezüglichen Schriften und Karten;

e. Unterstützung und Anregung der heimischen Schifffahrt vermittelst der aus den theoretischen Arbeiten gewonnenen praktischen Ergebnisse, und zwar:

α. dem gesammten, bei der Schifffahrt betheiligten Publikum gegenüber: durch Bearbeitung der verschiedenen Seewege in Segelhandbüchern und durch periodische Veröffentlichung der für die Navigation wichtigen, sonstigen Erfahrungen und Ermittelungen;

β. den einzelnen Schiffern gegenüber: durch Ertheilung erbetener Informationen und durch Ausarbeitung rationeller Segelanweisungen für bestimmte Fahrten;

2) die Sturmwarnung, und zwar:

a. die regelmäßige Sammlung von Beobachtungen über den meteorologischen Zustand der Atmosphäre auf bestimmten Plätzen an der Küste, sowie im Innern Deutschlands, ferner auf solchen Plätzen des Auslandes, deren meteorologische Verhältnisse für die Beurtheilung der atmosphärischen Zustände an den deutschen Küsten von Einfluß erscheinen;

b. die regelmäßige telegraphische Verbreitung von Mittheilungen über den

---

[1]) G. vom 9. Januar 1875, §§ 1 und 2.

augenblicklichen Zustand der Atmosphäre, sowie die unverzügliche Veröffentlichung solcher Wahrnehmungen, welche einen gefahrdrohenden Witterungsumschlag erwarten lassen;

c. die Verarbeitung des in längeren Beobachtungszeiten gesammelten Materials auf die daraus für die Navigation und Wissenschaft zu gewinnenden Resultate und deren periodische Veröffentlichung.[1])

III. Die Geschäfte der Seewarte werden unter der Leitung eines Direktors an der Centralstelle zu Hamburg in vier Abtheilungen verwaltet. Die Geschäftsvertheilung ist folgende:[2])

1) Der I. Abtheilung liegt die Organisation der meteorologischen Arbeiten auf See und die Sammlung von Beobachtungen über die physikalischen Verhältnisse, soweit diese für die Schifffahrt von Interesse sind, sowie über die meteorologischen Erscheinungen auf hoher See ob.[3])

2) Die Aufgaben der II. Abtheilung sind theils literarischer, theils physikalisch-astronomischer Natur; sie umfassen auf dem letzteren Gebiete die Prüfung der Instrumente (II. 1, b), mit Ausnahme der Chronometer, und die unter II. 1, c bezeichneten Arbeiten.[4])

---

[1]) V. vom 26. Dezember 1875, § 1.

[2]) Daselbst § 2 und Instr. vom 2. Dezember 1875, §§ 5 bis 8.

[3]) Dahin gehören: Vertheilung der meteorologischen Journale und dazu gehörigen Anweisungen an Schiffsführer nach voraufgegangener Revision bezüglich der Vollständigkeit der darin aufzunehmenden Daten, Unterweisung der Schiffsführer hinsichtlich des Gebrauches derselben und Rathertheilung über die einzuschlagenden Segelrouten mit Hinweis auf die einschlägigen Segelanweisungen und Karten, Kontrole über die erfolgte Vergleichung der zu Beobachtungen auszuhändigenden Instrumente und über die Untersuchung derselben nach gemachtem Gebrauche, Prüfung der von Schiffsführern abgelieferten meteorologischen Wetterbücher auf Güte der Beobachtungen und Zuverlässigkeit des Beobachters, auf Grund der darüber erlassenen Vorschriften, Ueberweisung zur Publikation geeigneten Materials an Abtheilung II.

[4]) Was insbesondere die Deviationsbestimmungen der Kompasse an Bord eiserner Schiffe betrifft, so werden dieselben auf das schriftliche Ersuchen der Kapitäne, Rheder oder Schiffsbaumeister nur dann vorgenommen, wenn in Bezug auf Aufstellung und gute Qualität der Kompasse den nothwendigen Bedingungen für eine normale Aenderung der Deviation mit Zeit und Ort Genüge geleistet wird. Eine Kompensation allzu beträchtlicher Deviationen wird ebenfalls in geeigneter Weise ausgeführt. Die Kompasse werden auf Verlangen in Kompaßobservatorien geprüft und mit einem Normalkompasse verglichen. Im Zusammenhange mit den Deviationsbestimmungen stehen die nöthigen Instruktionen der Kapitäne zur Anstellung zweckentsprechender magnetischer Beobachtung auf See zur weiteren Ausbildung der Deviationslehre. Eine Prüfung der Sextanten vor

3) Die III. Abtheilung bearbeitet das Sturmwarnungswesen (II. 2). Ihre praktische Thätigkeit soll vorzüglich den Interessenten der Seeschifffahrt dienen. Zur Vermittelung der Sammlung von Nachrichten und der rechtzeitigen Verbreitung der bezüglichen Mittheilungen dienen namentlich der Telegraph und das Signalsystem an den betreffenden Stellen (s. IV. 4).

4) Der IV. Abtheilung liegt die Prüfung der Chronometer ob, zugleich auch die Förderung der deutschen Chronometer-Industrie im allgemeinen.[1])

IV. Zur Vermittelung des Verkehrs mit den Schifffahrttreibenden, zur Beobachtung der Witterungserscheinungen und zur Verbreitung von Warnungen vor dem vermutheten Eintritt von Stürmen sind an den geeigneten Küstenplätzen die erforderlichen Dienststellen eingerichtet, welche der Seewarte untergeordnet sind. Diese Dienststellen (Nebenstellen) zerfallen in Agenturen, Beobachtungsstationen und Signalstellen.

1) Die Agenturen I. Klasse haben die Centralstelle außerhalb des Sitzes derselben zu vertreten, mit derselben eine regelmäßige Verbindung zu unterhalten, den Verkehr zwischen diesem Institute und den Kapitänen und Rhedern der verschiedenen Bezirke nach allen Richtungen hin zu vermitteln und so die gleichliegenden Interessen der Seewarte einerseits und der seefahrenden Bevölkerung andererseits in jeder Beziehung wahrzunehmen und die Wirksamkeit der Anstalt möglichst auszudehnen. Sie haben auf Ansuchen der Rhederei oder einer Werft bei Behandlung von Kompassen an Bord eiserner Schiffe ihren Rath bezüglich der richtigen Placirung derselben

---

dem Kaufe und die Bestimmung ihrer Fehler, namentlich des auf See schwer zu ermittelnden Excentritätsfehlers, findet auf Verlangen der Kapitäne und Mechaniker statt und soll den ersteren jede Auskunft über Beschaffung, Konstruktion und Regulirung der Sextanten ertheilt werden.

Aus den Beständen der Seewarte können auf Anweisung des Direktors an Schiffsführer, welche sich durch ihre Arbeiten als für die Zwecke besonders fördernd gezeigt haben und als zuverlässig bekannt sind, Instrumente leihweise verabfolgt werden. Ingleichen ist die käufliche Ueberlassung von guten verglichenen Instrumenten zum Selbstkostenpreise an Schiffsführer gestattet, soweit es die Bestände der Seewarte zulassen. Instr. vom 2. Dezember 1875, § 43.

[1]) Den Kapitänen der Handelsmarine steht es frei, für die Zeit, während welcher sie sich im Hafen befinden, ihren entsprechend signirten Chronometer zusammen mit einer Gangtabelle und darauf Bezug habenden Temperatur-Angaben der Abtheilung zur Beobachtung zu übergeben; für diese Instrumente sind Tabellen zu entwerfen, welche den Gang derselben für die verschiedenen Temperaturen, in denen sie beobachtet worden sind, angeben. — Das Nähere in Betreff der Beziehungen der Abtheilung zu den Chronometer-Fabrikanten enthält § 8 der Instr. S. auch § 2 Nr. 4 daselbst.

zu ertheilen und ihre Fehler durch Untersuchung, sowie ihre Deviation durch Schwojen der Schiffe festzustellen oder doch dabei behülflich zu sein. Die Agenturen haben ferner die am Orte befindlichen Uhrmacher und Kapitäne darauf aufmerksam zu machen, daß ihre Chronometer auf Abtheilung IV. der Seewarte geprüft und beobachtet werden können, und daß durch ihre Vermittelung bereits auf der Seewarte geprüfte Chronometer von dem Fabrikanten bezogen werden können.

2) Die Agenturen II. Klasse haben dieselben Funktionen, nur sind sie mit der Untersuchung der Kompasse und mit der Bestimmung der Deviation nicht betraut.

3) Die Beobachtungsstationen haben durch Anstellung meteorologischer Beobachtungen das Material zu liefern, welches die Grundlage zur Ausübung der praktischen Wetterprognose, sowie zu den wissenschaftlichen Untersuchungen der III. Abtheilung der Seewarte bildet.

Die mit der Seewarte in direktem Verkehre stehenden Beobachtungsstationen zerfallen in drei Klassen:

a. Normal-Beobachtungsstationen der Seewarte;
b. ergänzende Beobachtungsstationen der Seewarte;
c. Stationen, welche freiwillig und unentgeltlich sich an deren Arbeiten betheiligen, indem sie entweder der Seewarte täglich oder in gewissen Fällen ihre Beobachtung, sofort nach Anstellung derselben, telegraphisch übermitteln, oder derselben Beobachtungen in ausgedehnterem Maße per Post einsenden, welche sie zu ihren eigenen Untersuchungen und zur Betheiligung an internationalen Arbeiten zu verwerthen im Stande ist.

4) Die Signalstellen als Organe der Seewarte haben durch Signale den Schiffen die ihnen von der Centralstelle zugehenden Warnungen zu übermitteln, damit zum Auslaufen bereite, oder vorübersegelnde Schiffe ihre Maßnahmen nehmen, und damit eventuell die Küstenbevölkerung auf Ueberschwemmungsgefahr aufmerksam gemacht wird. Auch haben die Signalstellen durch eigene Beobachtungen einfacher Natur von See und Luft und durch Nachrichten, welche sie im Verkehre mit Seefahrern einsammeln können, der Seewarte ergänzendes Material zum Zwecke der Sturmwarnung an die Hand zu geben.[1])

[1]) V. vom 26. Dezember 1875, §§ 2 und 3 und Anhang der Instr. vom 2. Dezember 1875, woselbst auch die näheren Details über den Geschäftskreis und die Pflichten der betreffenden Funktionäre als Agenturvorsteher, Beobachter und Signalisten. Das Verzeichniß der Nebenstellen s. in Anlage T.



III. Kapitel.

Personenbeförderung.

§ 47.

Reisende.

I. Die im sechsten Titel des fünften Buches des Handelsgesetzbuches enthaltenen Vorschriften über die Rechtsverhältnisse der Reisenden oder Passagiere berühren fast durchweg die privatrechtlichen, aus dem Ueberfahrts- oder Passagevertrage sich ergebenden Verhältnisse. In das Gebiet des öffentlichen Rechts greifen nur ein:

1) Die Festsetzung, daß der Reisende verpflichtet ist, alle die Schiffsordnung betreffenden Anweisungen des Schiffers zu befolgen. [1])

2) Die Anwendung der Vorschriften über die Befugniß des Schiffers, Güter, welche das Schiff oder die übrige Ladung gefährden oder welche ohne sein Wissen an Bord gebracht sind, je nach den Umständen ans Land zu setzen oder über Bord zu werfen, auf sämmtliche von dem Reisenden an Bord gebrachten Sachen,[2]) d. i. Reiseeffekten und sonstige Güter. Im Zusammenhange hiermit steht die strafrechtliche Bestimmung, welche einen Reisenden, der ohne Vorwissen des Schiffers Gegenstände an Bord nimmt, welche das Schiff oder die Ladung gefährden, indem sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffes oder der Ladung veranlassen können, mit Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark oder mit Gefängniß bis zu zwei Jahren bedroht.[3])

Die früheren partikularrechtlichen Bestimmungen, wonach der Schiffer bei Strafe gehalten war, keinen Reisenden ohne Paß anzunehmen,[4]) sind außer Kraft getreten.

II. Die Rechte und Pflichten der Reisenden sind in der Regel in gedruckten Reglements zusammengestellt, in welchen auch die bezüglich der Schiffsordnung zu beobachtenden Vorschriften enthalten sind, denen sich die Reisenden zu unterwerfen haben. Diese Unterwerfung ist der Schiffer

---

[1]) H. G. B. Art. 666.

[2]) Daselbst Art. 674 in Verbindung mit Art. 564 und 565.

[3]) R. Str. G. B. § 297.

[4]) G. z. B. § 1742 Th. II. Tit. 8. Pr. A. L. R.

nöthigenfalls zu erzwingen befugt. Vergl. § 16, V. Eine Verpflichtung des Reisenden, im Nothfalle mit Schiffsdienst zu leisten, kennt das deutsche Recht nicht.[1])

III. Macht sich ein Reisender an Bord einer strafbaren Handlung schuldig, so ist der Schiffer nach Maßgabe des § 127 der Strafprozeßordnung befugt, ihn vorläufig zu verhaften.[2]) In Betreff des weiteren Verfahrens in einem solchen Falle und der Feststellung des Thatbestandes, welche indeß für den Schiffer nicht obligatorisch ist, bieten die §§ 102 und 103 der Seemannsordnung (s. § 32, IV und V) einen Anhalt.[3]) Die Vorschrift des § 128 der Strafprozeßordnung, wonach der vorläufig Festgenommene unverzüglich, sofern er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, dem Amtsrichter des Bezirkes, in welchem die Festnahme erfolgt ist, vorzuführen ist, muß soweit thunlich befolgt werden.

IV. In Betreff der prozeßrechtlichen Vorschriften hinsichtlich der Streitigkeiten zwischen Reisenden und Schiffer s. § 45, III.

§ 48.
Auswanderung zur See im besonderen.

I. Dem Reiche steht in Gemäßheit des Artikels 4 der Reichsverfassung das Recht der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung hinsichtlich der Aus-

---

1) Nach älteren Rechten bestand eine solche Verpflichtung. Das Pr. A. L. R. (Th. II. Tit. 8 §§ 1762 und 1763) machte es dem Reisenden zur Pflicht, nicht nur allen auf die Schiffsordnung bezüglichen Anordnungen des Schiffers Folge zu leisten, sondern auch solchen, die auf Erhaltung des Schiffes und der Ladung abzielten, insbesondere auch in dringenden Nothfällen zur Rettung des Schiffes nach Kräften hülfreiche Hand zu leisten.

2) § 127 Str. Pr. O. setzt fest: „Wird Jemand auf frischer That betroffen oder verfolgt, so ist, wenn er der Flucht verdächtig ist oder seine Persönlichkeit nicht sofort festgestellt werden kann, Jedermann befugt, ihn auch ohne richterlichen Befehl vorläufig festzunehmen. —— Bei strafbaren Handlungen, deren Verfolgung nur auf Antrag eintritt, ist die vorläufige Festnahme von der Stellung eines solchen Antrages nicht abhängig." — Der Verdacht der Flucht bedarf keiner weiteren Begründung, wenn es sich um ein Verbrechen handelt, oder wenn der Thäter ein Heimathloser oder nicht im Stande ist, sich über seine Person auszuweisen, oder wenn derselbe ein Ausländer ist und gegründeter Zweifel besteht, daß er sich auf Ladung vor Gericht stellen und dem Urtheile Folge leisten werde. Str. Pr. O. § 112.

3) Nach § 1764 Th. II. Tit. 8 Pr. A. L. R. hatte der Schiffer die Verpflichtung, wenn ein Reisender an Bord ein Verbrechen begangen hatte, mit demselben ebenso zu verfahren, wie in Betreff eines Schiffsmannes, welcher ein Verbrechen begangen hatte, vorgeschrieben war.

wanderung nach außerdeutschen Ländern, insbesondere also der überseeischen Auswanderung, zu. Die Reichsgesetzgebung hat sich bisher mit der Materie nicht befaßt.[1]) Dagegen findet eine reichsseitige Ueberwachung statt, welche ausgeübt wird durch den im Jahre 1869 eingesetzten Reichskommissar zur Ueberwachung des Auswanderungswesens, einen Aufsichtsbeamten ohne Exekutivgewalt, mit dem Amtswohnsitze in Hamburg.

Dem Reichskommissar liegt die Ueberwachung des Auswandererwesens in Hamburg, Bremen, Stettin und Swinemünde ob. Sein allgemeiner Auftrag geht dahin, im Interesse der von deutschen Häfen aus über See gehenden deutschen Auswanderer, die zum Schutze derselben in den betreffenden Bundesstaaten bestehenden Einrichtungen persönlich zu überwachen und die genaue Befolgung der durch die vorhandenen Verordnungen getroffenen, das Interesse der Auswanderer berührenden Bestimmungen von Seiten der dortigen Behörden, sowie der Auswanderungsunternehmer und aller übrigen bei der Auswandererbeförderung betheiligten Personen zu kontroliren. In der Natur der Verhältnisse liegt es, daß der Reichskommissar ebenfalls die Interessen der von deutschen Hafenplätzen aus über See gehenden Auswanderer fremder Nationalität wahrnimmt.

Seine Thätigkeit erstreckt sich hauptsächlich auf folgende Punkte:

1) Auf die persönliche Revision der Auswandererschiffe vor deren Abgang, soweit dieselbe sich ermöglichen läßt, auf die Kontrole der bestehenden landesgesetzlichen Vorschriften über Einrichtung, Ausrüstung, Proviant, Hygiene, Einschiffung der Auswanderer, sowie auf die Wahrnehmung der Interessen der Auswanderer nach allen anderen Richtungen hin.

2) Er wohnt den Schiffs- und Proviantrevisionen bei, welche seitens der von den Landesregierungen eingesetzten Aufsichtsbehörden vorgenommen werden.

3) Unzuträglichkeiten, Mängel und Verstöße gegen die bestehenden Verordnungen, soweit sie nicht sogleich auf sein Verlangen abgestellt werden, oder sofern der Verdacht einer absichtlichen Umgehung der Bestimmungen vorliegt, bringt er bei den betreffenden Behörden zur Anzeige mit dem Antrage auf Abhülfe beziehungsweise Bestrafung der Schuldigen.

4) Vorschläge zu nothwendigen oder nützlichen Verbesserungen und Erweiterungen der bestehenden Verordnungen bringt er zunächst bei den Behörden der betreffenden Bundesstaaten in Anregung. Sofern seine des-

---

[1]) Auch die G. O. findet auf den Gewerbebetrieb der Auswanderungsunternehmer und Auswanderungsagenten keine Anwendung (§ 6).

fallsigen Anträge einen Erfolg nicht haben, berichtet er an das Reichsamt des Innern behufs eventueller Vermittelung.

5) Er untersucht die von Auswanderern an ihn gelangten Beschwerden und Klagen oder übergiebt sie an die zuständige Behörde zur Untersuchung und wirkt auf Abhülfe hin, soweit solche Beschwerden und Klagen begründet erscheinen.[1])

II. Die partikularrechtlichen Anordnungen, welche im Interesse der Auswanderer nach überseeischen Plätzen getroffen sind, behandeln namentlich folgende Gegenstände:

1) Die Ertheilung der Konzession zum Betriebe des Gewerbes als Auswanderungsagent oder Auswanderungsunternehmer.

2) Die Vermittelung, den Inhalt und den Abschluß der Ueberfahrtsverträge.

3) Die Unterbringung der Auswanderer vor ihrer Einschiffung, die ärztliche Untersuchung derselben und in Verbindung damit die Ausschließung mit einer ansteckenden Krankheit Behafteter, die Zeit und Art der Einschiffung.

4) Die Aufstellung der Passagierliste.

5) Die Einrichtung und Ausrüstung der Auswandererschiffe im Interesse der Sicherheit der Personen, der Ordnung und Sittlichkeit und mit Rücksicht auf die hygienischen Erfordernisse. Es kommen hierbei namentlich in Betracht:

a. Die Zahl, die Qualität und die Ausrüstung der Boote überhaupt und der eigentlichen Rettungsboote; ferner das Vorhandensein einer genügenden Zahl Rettungsbojen, Korkgürteln und ähnlicher Gegenstände; das Vorhandensein von Feuerlöschapparaten und deren Tüchtigkeit.

b. Die Größe und Beschaffenheit der Passagierräume, der Schlafkojen, die Verbindung dieser Räume mit dem Oberdeck, die Eintheilung in Abtheilungen, zwischen welchen keine Kommunikation stattfinden kann, zum Zwecke der abgesonderten Unterbringung von Männern, Familien und einzeln reisenden Frauen.

c. Die Unterbringung der Effekten der Auswanderer.

d. Die Menge, Beschaffenheit und Konservirung des Proviants und die Beköstigung der Auswanderer.

---

1) S. den unterm 14. Dezember 1874 dem Reichstage vorgelegten Bericht des Reichskommissars über seine bisherige Thätigkeit (Sten. Berichte, 2. Leg. Per. II. Sess. 1874/75, Bd. 4, S. 981 bis 983).

e. Die Ausrüstung mit Feuerungs- und Beleuchtungsmaterial, sowie die Beleuchtung des Passagierraumes.

f. Die Einrichtung und Ausrüstung der Küchen.

g. Die Lüftung und Desinfizirung der Räume.

h. Die Zahl und Beschaffenheit der Privets.

i. Das Verbot der Einnahme gesundheitsschädlicher, übelriechender oder gefährlicher Ladung 2c. und der Zulassung solcher Effekten der Passagiere. S. auch § 47, I.

k. Die Verpflichtung zur Mitnahme von Aerzten und Krankenpflegern, die Trennung Kranker von Gesunden, namentlich bei ansteckenden Krankheiten, die Einrichtung und Ausrüstung des Schiffslazareths und der Schiffsapotheke, Anweisung für das Verhalten des Schiffers in Krankheitsfällen, namentlich auch über die Anwendung der Medikamente und Geräthschaften in Ermangelung eines Arztes.

6) Die Schiffsordnung; insbesondere kommt hier in Betracht Vorsicht bei dem Gebrauch von Feuer und Licht, Verbot des Rauchens außer an den hierzu bestimmten Plätzen.

7) Die obrigkeitliche Schiffsbesichtigung, welche sich namentlich erstreckt auf die Kontrole der Seetüchtigkeit des Schiffes, der Ausrüstung desselben, der Unterbringung der Passagiere und ihrer Effekten, der Proviantausrüstung, der Beschaffenheit des Trinkwassers 2c.

IV. Kapitel.

Geburten und Sterbefälle an Bord.

§ 49.

Beurkundung der Geburten und Sterbefälle.

1) Gesetz über die Beurkundung des Personenstandes und die Eheschließung vom 6. Februar 1875 (R. G. Bl. S. 23 ff) §§ 61 bis 64 und 68. Bis zu dem Inkrafttreten dieses Gesetzes, dem 1. Januar 1876, waren bezüglich der Todesfälle von zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die Vorschriften der §§ 52 Absatz 1 und 53 S. O. maßgebend.

2) Kaiserliche Verordnung, betreffend die Beurkundung von Sterbefällen solcher Militärpersonen, welche sich an Bord der in Dienst gestellten Schiffe oder anderen Fahrzeuge der Marine befinden, vom 4. November 1875 (R. G. Bl. S. 30).

I. Der Schiffer oder, wenn derselbe verstorben oder verhindert ist, der Steuermann[1]) hat die Verpflichtung:

1) Geburten oder Sterbefälle, welche sich an Bord während der Reise ereignen, spätestens am nächstfolgenden Tage nach der Geburt oder dem Todesfalle, unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen, in dem Journal zu beurkunden;

2) zwei von ihm beglaubigte Abschriften dieser Urkunden, welche für jeden Geburts- oder Sterbefall besonders anzufertigen sind, demjenigen Seemannsamte, bei welchem es zuerst geschehen kann, zu übergeben;

3) sobald das Schiff in den inländischen Hafen eingelaufen ist, in welchem es seine Fahrt beendet, das Journal der für den Standesbeamten des Hafenortes zuständigen Aufsichtsbehörde erster Instanz vorzulegen.[2])

Den auf den Seeschiffen selbst sich ereignenden Sterbefällen sind diejenigen gleich zu erachten, wo der Tod nachweislich von Bord aus in der See erfolgt ist, namentlich also, wenn der Betreffende auf hoher See über Bord gefallen und nicht wieder zum Vorschein gekommen ist; ingleichen, wo der Tod in einem dem Seeschiffe als Pertinenz zugehörigen Boote oder von diesem letzteren aus in See erfolgt ist.

II. Die Eintragung in das Journal, welche von dem Schiffer, beziehungsweise dem Steuermanne und den beiden Zeugen zu vollziehen ist, hat den Charakter einer interimistischen standesamtlichen Urkunde. Es sind bei der Eintragung die Vorschriften des Gesetzes über die Beurkundung des Personenstandes nach Maßgabe der Bordverhältnisse zu beobachten; demgemäß muß die Eintragung enthalten:[3])

a. Bei Eintragung von Geburten.

1) Ort, Tag und Stunde der Geburt;
2) Geschlecht des Kindes;
3) Vornamen des Kindes, falls solche zur Zeit der Eintragung schon feststehen; anderenfalls können dieselben später angezeigt werden und soll der Schiffer in geeigneter Weise darauf hinwirken, daß dies erfolge, bevor Mutter und Kind das Schiff verlassen;

---

[1]) Von mehreren Steuerleuten liegt die Verpflichtung dem Ersten, als dem Stellvertreter des Schiffers, ob.

[2]) G. vom 6. Februar 1875, §§ 61 bis 64.

[3]) S. die Anweisung in Betreff der Beurkundung von Geburten und Sterbefällen auf Seeschiffen während der Reise im Handbuch für die deutsche Handelsmarine, IV.

4) Vor- und Familiennamen, Religion, Stand oder Gewerbe und Wohnort der Eltern.

Bei Zwillings- oder Mehrgeburten ist die Eintragung für jedes Kind besonders und so genau zu bewirken, daß die Zeitfolge der verschiedenen Geburten ersichtlich ist.

b. Bei Eintragung von Sterbefällen.

1) Ort, Tag und Stunde des erfolgten Todes;
2) Vor- und Familiennamen, Religion, Alter, Stand oder Gewerbe, Wohnort und Geburtsort des Verstorbenen;
3) Vor- und Familiennamen seines Ehegatten oder Vermerk, daß der Verstorbene ledig gewesen sei;
4) Vor- und Familiennamen, Stand oder Gewerbe und Wohnort der Eltern des Verstorbenen;
5) die muthmaßliche Ursache des Todes.

Soweit diese Verhältnisse unbekannt sind, ist dies bei der Eintragung zu vermerken.

c. Bei Eintragung der Geburt eines todten oder in der Geburt verstorbenen Kindes.

Die Angaben wie bei a mit Ausnahme der Ziffer 3.

Im übrigen gilt hinsichtlich der Eintragungen Folgendes:

1) Der Schiffer soll, falls er nicht etwa selbst bei der Geburt oder dem Todesfalle zugegen war, sobald er davon erfährt, in geeigneter Weise darauf hinwirken, daß ihm von dem einen oder anderen der Verpflichteten die Anzeige rechtzeitig erstattet wird.

2) Datum und Stunde sind nicht nach astronomischer, sondern nach bürgerlicher mittlerer Zeit desjenigen nach geographischer Breite und Länge thunlichst genau zu bezeichnenden Ortes zu vermerken, an welchem sich das Schiff zur Zeit der Geburt oder des Sterbefalles befunden hat. Demgemäß ist der Tag von Mitternacht zu Mitternacht zu nehmen und der Stundenzahl die Angabe der Tageszeit (Vormittags, Nachmittags, Nachts) hinzuzufügen.

3) Der Schiffer hat bei jeder Eintragung zu vermerken, ob er selbst bei dem Ereigniß zugegen gewesen ist, oder wer ihm die Anzeige gemacht hat und ob der Anzeigende aus eigener Wissenschaft unterrichtet ist; gehört

derselbe nicht zur Schiffsmannschaft, so ist seine Persönlichkeit nach Vor- und Familiennamen, Stand oder Gewerbe und Wohnort genau zu bezeichnen.

4) Besondere Sorgfalt wird darauf zu verwenden sein, daß die Persönlichkeit der Mutter des Kindes, beziehungsweise die Persönlichkeit des Verstorbenen, oder aber eventuell die Persönlichkeit des Anzeigenden, mit der größtmöglichen Sicherheit festgestellt wird, und daß aus der Eintragung hervorgeht, daß und auf welche Weise die Ueberzeugung von der Persönlichkeit erlangt worden ist. Dies wird bei den zur Besatzung des Schiffes gehörigen Personen keine Schwierigkeiten haben, wohl aber bei Passagieren, wenn dieselben weder einer zur Schiffsbesatzung gehörigen Person bekannt sind, noch von einem Dritten, welcher einer zur Schiffsbesatzung gehörigen Person bekannt ist, rekognoszirt werden. In diesem Falle wird zu vermerken sein, welche Nachforschungen zur Feststellung der Persönlichkeit angestellt sind. [1])

5) Wenn mit Rücksicht auf die Anzahl der Personen, welche auf dem Schiffe befördert werden beziehungsweise befördert zu werden pflegen, und die Länge der Reise, für welche es bestimmt ist, zu besorgen ist, daß durch die vollständige Eintragung der Geburten und Sterbefälle im Kontext des Journals dessen Uebersichtlichkeit leiden könnte, so kann dem Journal am Schlusse ein Geburts- und ein Sterberegister angeheftet werden; [2]) in diese Register sind dann die einzelnen Geburten und Sterbefälle einzutragen, und ist die Eintragung von dem Schiffer beziehungsweise dem Steuermanne und den beiden zugezogenen Urkundszeugen durch ihre eigenhändige Unterschrift zu vollziehen. Außerdem aber ist an demselben Tage im Kontext des Journals der Geburt oder des Sterbefalles unter Bezugnahme auf die betreffende Nummer des Registers kurz Erwähnung zu thun. Es ist alsdann von diesem Vermerk und der betreffenden Nummer des Registers eine zweifache Abschrift zu fertigen, mit Ueberschrift und Beglaubigungsvermerk [3]) zu versehen, und demjenigen Seemannsamte, bei welchem es zuerst geschehen kann, zu übergeben.

III. Von den beiden beglaubigten Abschriften der Eintragung, welche dem Seemannsamte zu übergeben sind, bewahrt diese Behörde die eine auf; die andere fertigt sie demjenigen Standesbeamten zu, in dessen Bezirke die

---

1) Musterbeispiele für Eintragungen s. im Handbuch für die deutsche Handelsmarine, IV.

2) Die Formulare für solche Register nebst Musterbeispielen s. in der Anlage S.

3) Die Ueberschrift ist dahin zu fassen: Auszug aus dem Schiffsjournal des Schiffes: ...., Heimathshafen: ...., Schiffer: ...., Reise: von .... nach ....

Eltern des Kindes beziehungsweise der Verstorbene den Wohnsitz haben oder zuletzt gehabt haben, behufs der Eintragung in das Standesregister.[1])

Der Standesbeamte dieses Wohnortes ist bezüglich der auf Seereisen vorgekommenen Geburtsfälle zur Beurkundung auf dem regelmäßigen Wege des Gesetzes auch dann zuständig, wenn diese Beurkundung auf dem in den §§ 61 bis 64 des Gesetzes vom 6. Februar 1875 vorgesehenen Wege versäumt ist.[2])

---

1) G. vom 6. Februar 1875, § 62.

2) In diesem Sinne hat sich das Reichsjustizamt gutachtlich ausgesprochen. Die in dem Erlaß des preuß. Ministers des Innern vom 31. Oktober 1879 (M. Bl. 1880 S. 3, 4) mitgetheilten Gründe gehen dahin: Für die im Inlande vorkommenden Geburtsfälle beschränke das Gesetz die im § 18 aufgestellte Anzeigepflicht der ebenda bezeichneten Personen nicht auf den im § 17 vorgesehenen Zeitraum, in welchem die Anzeige erfolgen solle; die Eintragung eines Geburtsfalles könne und solle vielmehr zu jeder noch so weit nach der Geburt liegenden Zeit erfolgen, so lange nur durch eine bei der Geburt zugegen gewesene Person der Geburtsfall in einer den Standesbeamten (§ 21) und nach Ablauf dreier Monate in einer die Aufsichtsbehörde (§ 27) überzeugenden Weise zur Anzeige gebracht werde. Daß diese Bestimmungen auch für die vor dem 1. Januar 1876 liegenden, bis dahin unbeurkundet gebliebenen Geburtsfälle anzuwenden seien, ergebe § 81. Auch wenn ein Geburtsfall sich auf einem auf der Reise befindlichen deutschen Schiffe zutrage, bestehe dieselbe Anzeigepflicht derselben Personen. Es werde anzunehmen sein, daß der Schiffer, der von einer Geburt erst nach Ablauf des nächstfolgenden Tages, an welchem nach § 61 des Gesetzes die Beurkundung im Tagebuche spätestens erfolgen sollte, Kenntniß erhalte oder der die Eintragung versäumt habe, letztere bis zum Einlaufen des Schiffes in den inländischen Hafen, in welchem die Fahrt beendet werde, nachholen könne. Nach dieser Zeit aber sei die Aufnahme der Standesurkunde durch den Schiffer ausgeschlossen. Im § 62 des Gesetzes werde nun der Standesbeamte des Wohnsitzes der Eltern des Kindes zwar zunächst nur zur Uebertragung der von dem Schiffer aufgenommenen Standesurkunde berufen. Seine Befassung mit der Sache dürfe sich aber hierauf sicherlich nicht beschränken. Ergebe sich insbesondere, daß eine Berichtigung der Standesurkunde erforderlich sei, so werde dieselbe — auch wenn es sich um einen Irrthum des Schiffers handele — durch die zuständige Behörde anzuordnen, und von dem Standesbeamten einzutragen sein. Wenn also der § 62 bestimme, daß die Abschrift der Standesurkunde des Schiffers dem Standesbeamten des Wohnortes behufs der Eintragung in das Register zuzufertigen sei, so werde damit eine über das Maß des § 17 hinausgehende Zuständigkeit des Standesbeamten des Wohnsitzes begründet; es werde die auf dem deutschen Schiffe erfolgte Geburt bezüglich der definitiven Beurkundung wie eine im Bezirke des Standesbeamten des Wohnsitzes erfolgte angesehen. Mittels der zunächst im Schiffstagebuche vorzunehmenden Beurkundung solle die schließliche Eintragung im Standesregister des Wohnsitzes erzielt werden. Sei aber eine derartige Zuständigkeit des Standesbeamten des

Ist die Beurkundung eines Sterbefalles in dem Journal unterblieben, sei es aus Nachlässigkeit, sei es, weil sie, z. B. wegen Untergang des Schiffes, nicht erfolgen konnte, so wird der Standesbeamte des Bezirkes, in welchem der Verstorbene seinen letzten Wohnsitz hatte, dennoch auf gehörige Anzeige, eventuell mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde nach Ermittelung des Sachverhaltes, die Eintragung vorzunehmen haben. [1])

IV. Die Aufsichtsbehörde hat aus dem ihr überreichten Journal beglaubigte Abschrift der eingetragenen Standesbeurkundungen ausfertigen zu lassen und dieselben dem Standesbeamten, in dessen Register der Fall gehört (III) behufs Kontrolirung der Eintragungen zuzustellen. [2])

V. Unterlassung der Erfüllung der Pflichten des Schiffers beziehungsweise des Steuermannes bezüglich der Eintragungen ist mit Geldstrafe bis zu einhundertundfünfzig Mark oder Haft bedroht. Wegen der Zuständigkeit des Seemannsamtes zur Untersuchung und Entscheidung s. § 32, III d.

Außerdem sind die Standesbeamten befugt, den Schiffer beziehungsweise den Steuermann zur Erfüllung der in Rede stehenden Obliegenheiten durch Geldstrafen anzuhalten, welche für jeden einzelnen Fall den Betrag von fünfzehn Mark nicht übersteigen dürfen. [3])

VI. Sterbefälle von Militärpersonen auf den in Dienst gestellten Schiffen oder anderen Fahrzeugen der Kaiserlichen Marine sind von dem zuständigen Marine-Stationskommando unter Uebersendung der darüber von dem Kommando des Schiffes oder Fahrzeuges aufgenommenen Urkunden dem Standesbeamten, in dessen Bezirke der Verstorbene seinen letzten Wohnsitz gehabt hat, anzuzeigen und auf Grund dieser Anzeige in das Sterberegister einzutragen. [4])

Wohnsitzes im Gesetze begründet, so ergebe sich die Konsequenz, daß da, wo bei einer gesetzlich an sich nothwendigen Beurkundung die Mitwirkung des Schiffers rechtlich oder faktisch nicht möglich sei, nicht etwa auch die Beurkundungsfunktion des Standesbeamten des Wohnsitzes cessire, sondern die Beurkundung durch diesen so, wie sie sich ohne die Grundlage der Urkunde des Schiffers gestalte, vorzunehmen sei. Demzufolge seien an den Standesbeamten des Wohnsitzes ebenso, wie die Berichtigungsanträge ihn angingen, auch die nachträglichen Anzeigen von Geburts- und Sterbefällen zu richten und seien von ihm, beziehungsweise von seiner Aufsichtsinstanz zu erledigen. Das Standesregister des Wohnsitzes der Eltern solle die auf der See erfolgten Geburten in sich enthalten, gleichviel wann sie zur Anzeige kämen.

[1]) Erlaß des preuß. Ministers des Innern vom 13. Januar 1882 (M. Bl. S. 41, 42).

[2]) G. vom 6. Februar 1875, § 65. [3]) Daselbst § 68.

[4]) G. vom 6. Februar 1875, § 71 und Kaiserl. V. vom 4. November 1875.

§ 50.

Fürsorge für den Nachlaß an Bord verstorbener Personen.

I. Hinsichtlich der an Bord befindlichen, zum Nachlasse eines daselbst verstorbenen Schiffsmannes oder Reisenden gehörigen Gegenstände liegt dem Schiffer die Fürsorge ob.

II. Was den Nachlaß der zur Schiffsbesatzung gehörig gewesenen Personen betrifft, so soll der Schiffer, beziehungsweise, falls dieser während der Reise stirbt, der Steuermann Sorge tragen: [1])

1) für die Inventarisirung, welche unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen vorzunehmen ist;

2) für die Aufbewahrung und erforderlichenfalls, also namentlich bei Gegenständen, welche dem Verderben oder der Entwerthung ausgesetzt sind, für den Verkauf;

3) für die Uebergabe der Nachlaßgegenstände, des etwaigen Erlöses derselben sowie des etwaigen Heuerrückstandes [2]) nebst dem Inventar und den beglaubigten Auszügen aus dem Journal, enthaltend die Beurkundung des Sterbefalles (§ 49, I. 2), an dasjenige Seemannsamt, bei welchem es zuerst geschehen kann. Wenn im Auslande das Seemannsamt aus besonderen Gründen die Uebernahme der Nachlaßgegenstände ablehnt, so hat der Schiffer beziehungsweise der Steuermann die Uebergabe bei demjenigen Seemannsamte zu bewirken, bei welchem solches anderweit zuerst geschehen kann. [3])

Die Unterlassung der Fürsorge für den Nachlaß ist mit Geldstrafe bis zu einhundertundfünfzig Mark oder Haft bedroht. [4])

III. In Ansehung der an Bord befindlichen Effekten eines während der Reise verstorbenen Passagiers ist der Schiffer verpflichtet, das Interesse der Erben nach den Umständen des Falles in geeigneter Weise wahrzunehmen. [5]) Nichterfüllung dieser Obliegenheit hat nur eine civilrechtliche Vertretungsverbindlichkeit zur Folge.

---

1) S. O. §§ 52, 53.

2) Kritik hierüber s. in den Verhandlungen des D. N. V., Jahrgang 1880 S. 14 bis 17.

3) Eine Ablehnung seitens des Konsulats wird namentlich begründet erscheinen in Hafenplätzen, nach welchen deutsche, auf der Rückreise begriffene Schiffe nur selten gelangen, wo mithin die Gelegenheit zur Weiterbeförderung der Nachlaßgegenstände nach der Heimath nicht wohl vorauszusehen ist.

4) S. O. § 99 Nr. 3.

5) H. G. B. Art. 676, welcher weitere Detailbestimmungen nicht enthält. Der preußische Entwurf des H. G. B. legte dem Schiffer die Pflicht auf, ein Inventar

IV. Nach einem im Jahre 1869 zwischen dem Norddeutschen Bunde und Großbritannien getroffenen Abkommen soll der Nachlaß der während der Dienstzeit auf britischen Schiffen verstorbenen norddeutschen Seeleute einschließlich des Heuerguthabens, sofern der Werth 50 Lstrl. nicht übersteigt, behufs weiterer Veranlassung, an den deutschen Generalkonsul zu London, und der Nachlaß der während der Dienstzeit auf deutschen Schiffen verstorbenen britischen Seeleute an denjenigen britischen Konsul ausgeantwortet werden, in dessen Bezirke die Mannschaft des betreffenden Schiffes abgemustert wird. [1])

Ferner bestimmt Artikel 13 der zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland abgeschlossenen Konvention über die Regulirung von Hinterlassenschaften vom 12. November/31. Oktober 1874 (R. G. Bl. 1875, S. 136 ff.), daß die Heuerguthaben und Effekten, welche Schiffsleuten oder Passagieren des einen der beiden Länder gehören, die in dem anderen Lande an Bord eines Schiffes oder am Lande verstorben sind, dem Konsul ihrer Nation ausgehändigt werden sollen.

§ 51.

Anhang.

Schiffstestamente.

Die Errichtung von Nothtestamenten, d. i. Testamenten in außerordentlicher Form mit zeitlich beschränkter Wirksamkeit, an Bord deutscher Seeschiffe ist bisher nur partikularrechtlich vorgesehen und zwar im preußischen Recht, während das in den übrigen Bundesseestaaten geltende gemeine Recht

aufzunehmen und den Nachlaß im Bestimmungshafen an die Behörde abzuliefern. Man zog jedoch eine allgemein gefaßte Direktive vor, um einerseits die unnöthige Einmischung des Schiffers in die Privatangelegenheiten der Passagiere zu verhindern und andererseits, wenn Angehörige des Verstorbenen sich an Bord befinden, ihnen die Mitwirkung des Schiffers in den Fällen zu sichern, wo sie derselben bedürfen, sowie endlich dem Schiffer, wenn keine Angehörigen an Bord sind und in Ausnahmefällen auch, wenn solche dort sind, einen Anhalt zu geben, wie einer Benachtheiligung der Erben vorzubeugen sei.

Sind keine Angehörigen an Bord, so wird es sich unter allen Umständen empfehlen:

1) unter Zuziehung zuverlässiger Personen als Zeugen ein Inventar der nachgelassenen Effekten aufzunehmen;

2) die letzteren in sichere Verwahrung zu nehmen.

Zweifellos ist auch der Schiffer zum Verkaufe solcher Gegenstände befugt, welche der Entwerthung oder dem Verderben ausgesetzt sind.

[1]) H. A. 1869 II. S. 553.

eine privilegirte Testamentsform für die an Bord eines Seeschiffes eingeschifften Personen nicht kennt. Diese empfindliche Lücke auszufüllen und gleichzeitig die Materie einheitlich für alle Schiffe deutscher Nationalität zu regeln, wird voraussichtlich dem bürgerlichen Gesetzbuche zufallen.[1]) Die Nothwendigkeit der Zulassung einer Testamentserrichtung in außerordentlicher Form nach Maßgabe der Bordverhältnisse und nach Analogie der sonstigen privilegirten Testamentsformen ist durch die Gefahren der See einerseits und andererseits durch die Unmöglichkeit der Testamentserrichtung in der ordentlichen Form bedingt.[2])

---

[1]) Rizze, Allgem. Seerecht S. 7, 8 und 321 ff., erachtet die Behandlung der Schiffstestamente im staatsrechtlichen Theile des Seerechts für zulässig, insofern es sich nur um die Form der Testamente handelt.

[2]) Das Pr. A. L. R., dessen bezügliche Vorschriften (Th. I. Tit. 12, §§ 205 bis 207) auf diejenigen Schiffe Anwendung finden, deren Heimathshafen ein preußischer Hafen im Geltungsbereiche desselben ist, ordnet an, daß Derjenige, welcher sich auf einem Schiffe wirklich auf See befindet, sein Testament auf militärische Art errichten kann, wobei der Vorgesetzte des Schiffes die Stelle des Offiziers vertritt, daß ein solches Testament aber nur gilt, wenn der Testator wirklich auf der See, ehe das Schiff einen Hafen erreicht oder zwar erst nach dem Einlaufen, jedoch so kurz danach verstirbt, daß er vor einem ordentlich besetzten Gericht seine Verordnung nicht hat wiederholen oder bestätigen können. — Wie Testamente in militärischer Form zu errichten, ist in dem preußischen G. vom 8. Juni 1860, betr. die Befugniß der Auditeure zur Aufnahme von Handlungen der freiwilligen Gerichtsbarkeit, die Förmlichkeiten der militärischen Testamente 2c. (G. S. S. 140 ff.), Abschnitt II. bestimmt. Im § 12 dieses G. werden die Vorschriften über die Errichtung militärischer Testamente auf alle zur Besatzung eines in Dienst gestellten Schiffes oder Fahrzeuges gehörigen Personen der Kriegsmarine und auf alle anderen auf einem solchen Schiffe oder Fahrzeuge befindlichen Personen mit dem Augenblick für anwendbar erklärt, wo das Schiff oder Fahrzeug wirklich in Dienst gestellt ist und den Hafen verlassen hat, und es wird die Gültigkeitsdauer festgesetzt bis zum Ablauf eines Jahres von dem Tage an, an welchem das Schiff oder Fahrzeug außer Dienst gestellt ist, oder der Testator aufgehört hat, zu demselben zu gehören. Vgl. auch die Anlage zum Allerh. Erlaß vom 1. April 1867, betr. die Einführung verschiedener Vorschriften des preuß. Rechts über die Rechtsverhältnisse der Militärpersonen in den durch das G. vom 20. September 1866 und die G. vom 24. Dezember 1866 mit der Preußischen Monarchie vereinigten Landestheilen (Pr. G. S. S. 549 ff.), VII Nr. 9. — Die Vorschriften des G. vom 8. Juni 1860, betr. die Errichtung der militärischen Testamente, sind durch die entsprechenden Vorschriften des § 44 des Reichsmilitärgesetzes vom 2. Mai 1874 ersetzt worden; letzteres G. findet indeß auf die Kaiserliche Marine keine Anwendung, so daß § 12 jenes G. dadurch nicht berührt ist. — Unter sinnentsprechender Anwendung der in Rede stehenden Vorschriften des Reichsmilitärgesetzes sind an Bord preußischer

V. Kapitel.

Verhältnisse in den deutschen Häfen und Küstengewässern.

§ 52.

Zulassung und Behandlung von Seeschiffen in den deutschen Häfen.

I. Die deutschen Seehäfen sind grundsätzlich den Schiffen aller Nationen geöffnet. Dies gilt auch hinsichtlich der Kriegshäfen. Der Ausschluß von Schiffen fremder Nationalität steht nach Maßgabe der Regeln des internationalen Rechts dem Reiche zu.[1])

In den Seehäfen und auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen der einzelnen Bundesstaaten werden die Kauffahrteischiffe sämmtlicher Bundesstaaten gleichmäßig zugelassen und behandelt.[2])

Alle in einem Seehafen befindlichen Schiffe sind der daselbst geltenden Hafenordnung unterworfen. Die Hafenordnungen sind, ihrem lokalen Charakter entsprechend, partikularrechtlicher Natur und werden durch Organe der Einzelstaaten oder der betreffenden Gemeinden gehandhabt. Ueber das Verhältniß in den Reichskriegshäfen s. § 57.

II. Die Abgaben, welche in den Seehäfen von den Seeschiffen oder deren Ladungen für die Benutzung der Schifffahrtsanstalten erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung dieser Anstalten erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlichen Wasserstraßen,

---

Schiffe, soweit deren Heimathshafen innerhalb des Geltungsbereiches des A. L. R. liegt, letztwillige Verfügungen in gültiger Form errichtet:

a. wenn sie von dem Testator eigenhändig geschrieben und unterschrieben sind;
b. wenn sie von dem Testatcr eigenhändig unterschrieben und von zwei Zeugen oder von dem Führer des Schiffes oder dessen Stellvertreter mitunterzeichnet sind;
c. wenn von dem Führer des Schiffes oder dessen Stellvertreter unter Zuziehung von zwei Zeugen über die mündliche Erklärung des Testators eine schriftliche Verhandlung aufgenommen und diese dem Testator vorgelesen, sowie von dem Schiffer bezw. dessen Stellvertreter und den Zeugen unterschrieben ist.

[1]) Ueber die Sperrung der Häfen in Kriegszeiten s. Perels, intern. Seerecht, § 52.

[2]) R. V. Art. 54.

welche Staatseigenthum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen.

Auf fremde Schiffe oder deren Ladungen andere oder höhere Abgaben zu legen, als von den Schiffen der Bundesstaaten oder deren Ladungen zu entrichten sind, steht keinem Einzelstaate, sondern nur dem Reiche zu.[1])

Die Tarife für die Seeschifffahrtsabgaben in den einzelnen deutschen Häfen sind nach Einführung des Kubikmeters als Einheit für die Berechnung der Ladungsfähigkeit der Seeschiffe, in Gemäßheit der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872, neu festgestellt.[2])

§ 53.

Zollamtliche Behandlung der Seeschiffe.

A. Kauffahrteischiffe.

I. Die zollamtliche Behandlung der Kauffahrteischiffe in deutschen Häfen ist geregelt durch die folgenden im achten Abschnitt des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 (B. G. Bl. S. 317 ff.) enthaltenen Bestimmungen.

a. Waareneingang.

1) Wo für den Eingang seewärts Ansageposten errichtet sind, haben sich die Schiffsführer bei diesen zu melden und sämmtliche über ihre Ladung sprechenden Papiere abzugeben. Der Schiffsführer ist zugleich verpflichtet, dem Ansageposten eine von ihm unterzeichnete Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und etwaiger geheimer Behältnisse zu übergeben, auch dem Beamten diese Zugänge und Behältnisse an Ort und Stelle zu zeigen.

---

[1]) R. V. Art. 54.

[2]) Die hauptsächlichsten Kategorien von Schifffahrtsabgaben sind:

1) Lootsengebühren, einschließlich der Gebühren für besondere Dienstleistungen der Lootsen und Benutzung der Pilotage-Geräthschaften;
2) Hafengelder für ein- und ausgehende Schiffe, Hafenmeister- oder Anweisungsgebühren, Ballastgeld, Gebühren für die Benutzung der Hafenanstalten und Hafeneinrichtungen, wie Krahngelder, Bohlwerksgelder, d. h. Abgaben für die Benutzung der Bohlwerke zum Anlegen, Löschen und Laden, Liege- oder Ankertonnen- und Pfahlgelder, Stand- oder Lagergelder und dergl. m.;
3) Brücken- und Schleusengelder;
4) Bugsirgelder;
5) Kanal- und Stromgelder.

Die Ladungspapiere werden demnächst von dem Ansageposten in Gegenwart des Schiffsführers eingesiegelt, an das betreffende Grenzzollamt adressirt und, falls nach dem Ermessen des Ansagepostens Begleitung eintritt, dem begleitenden Beamten, anderenfalls dem Schiffsführer zur Aushändigung an das Grenzzollamt zugestellt. [1])

2) Soll die Ladung bei dem Grenzzollamte zur Entlöschung gelangen, so hat der Schiffsführer dem Amte binnen spätestens 24 Stunden nach der Ankunft eine generelle Deklaration (Manifest) in einfacher Ausfertigung zu übergeben, welche den Namen des Schiffes und des Schiffsführers, die Nationalität und Tragfähigkeit des Schiffes, den Hafen oder die Häfen, wo die Ladung eingenommen ist, die Namen der Waarenempfänger, die Gattung der geladenen Waaren — bei verpackten Waaren auch die Zahl und Verpackungsart der Kolli, deren Zeichen und Nummer — ferner die besondere Bezeichnung der Kolli oder der unverpackt geladenen Waaren, welche sich außerhalb des Schiffsraumes befinden, endlich die Versicherung, daß die Angaben richtig sind, und die Unterschrift des Schiffsführers oder seines Bevollmächtigten enthalten muß.

Der Schiffsführer haftet für die Richtigkeit der Angaben hinsichtlich der Zahl und Art der geladenen Kolli, sowie dafür, daß keine unverpackt geladene Waare in der Deklaration verschwiegen ist.

Die Gattung der geladenen Waaren hat der Schiffsführer nach bestem Wissen anzugeben. Ist ihm der Inhalt einzelner Kolli unbekannt, so hat er dies in der generellen Deklaration zu bemerken. [2])

3) Zugleich mit der generellen Deklaration muß der Schiffsführer eine Deklaration über die Zugänge zum Schiffsraume und etwaige geheime Behältnisse übergeben, sofern nicht eine solche bereits bei dem Ansageposten (I) abgegeben ist. [3])

4) Es ist ferner der generellen Deklaration eine Deklaration über die an Bord befindlichen, für den Gebrauch der Schiffsmannschaft und des Schiffes bestimmten Mund- und anderen Vorräthe, die Effekten der Schiffsmannschaft und die Schiffsinventarienstücke (Schiffsprovisionsliste) beizufügen. Das Gewicht der vorhandenen Vorräthe braucht nur annähernd angegeben zu werden.

Bei Schiffen, welche von ihrer Ankunft im Hafen bis zu ihrem Wiederausgange unter amtlicher Bewachung stehen, bedarf es der Abgabe einer Schiffsprovisionsliste nicht. [4])

---

[1]) G. vom 1. Juli 1869, § 74. [2]) Daselbst §§ 75, 76. [3]) Daselbst § 77.
[4]) Daselbst § 78. — Die Effekten der Schiffsmannschaft in diesem Sinne be-

5) Bevor die vorläufige Revision des Schiffes (6) seitens der Zollbehörde stattgefunden hat, darf dasselbe ohne Erlaubniß der Zollbehörde weder am Ufer anlegen, noch irgend einen Verkehr mit dem Lande oder mit anderen Schiffen unterhalten.

Die Zollbehörde ist befugt, das Schiff sofort nach der Ankunft durch ihre Beamten besetzen zu lassen.[1])

6) Nachdem die generelle Deklaration, sowie die Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und die Schiffsprovisionsliste übergeben ist, erfolgt die vorläufige Revision des Schiffes. Zugleich findet die spezielle Revision des Proviants, der Schiffsvorräthe, der Utensilien und Inventarienstücke, ferner der Effekten der Schiffsmannschaft und des Reisegepäckes der Passagiere statt, sofern nicht etwa für das letztere Abfertigung unter Begleitscheinkontrole beantragt wird.

Demnächst werden die Waarenräume des Schiffes und die etwa die Verdeck- oder Kajütfracht bildenden Waaren unter amtlichen Verschluß gesetzt[2]) oder das Schiff bleibt unter amtlicher Bewachung.

Der Schiffsproviant wird insoweit zollfrei und außer weiterer Kontrole gelassen, als derselbe den muthmaßlichen Bedarf der Schiffsmannschaft während der Dauer des Aufenthaltes des Schiffes im Lande nicht übersteigt. Dagegen werden die diesen Bedarf übersteigenden Mengen zur Verzollung gezogen oder auf den Antrag des Schiffsführers unter amtlichen Verschluß gesetzt.[3])

7) Binnen einer von der Zollbehörde örtlich zu bestimmenden Frist hat demnächst der Waarenführer oder der Waarenempfänger die eingegangenen Waaren dem Grenzzollamte speziell[4]) zu deklariren, sofern nicht der Antrag auf Vornahme der amtlichen Revision gestellt wird.[5])

Abweichungen von dem deklarirten Gewicht können nach den von der obersten Landes-Finanzbehörde zu treffenden näheren Anordnungen bis zu 20 Prozent von dem deklarirten Gewicht der einzelnen Kolli oder einer zusammen abgefertigten gleichnamigen Waarenpost straffrei gelassen werden.[6])

greifen auch diejenigen des Schiffers; „Schiffsmannschaft" ist hier gleichbedeutend mit „Schiffsbesatzung". — Zur Zolldeklaration in Betreff der Gegenstände, welche ein Passagier mit sich führt, ist der Führer eines zum Transporte von Reisenden bestimmten Schiffes nicht verpflichtet. Erk. des Oberappellationsgerichts zu Berlin vom 12. Juli 1871 (Oppenhoff, Rechtsprechung in Strafsachen, Bd. 12 S. 393 ff.).

[1]) G. vom 1. Juli 1869, § 79. [2]) S. §§ 94 bis 96 daselbst. [3]) Daselbst § 80.
[4]) S. §§ 22 ff. daselbst. [5]) S. § 27 daselbst.
[6]) Daselbst § 81. — Hinsichtlich der Deklaration, Revision und weiteren Ab-



8) Auf den Antrag des Schiffsführers können die Schiffe von dem Grenzzollamte im Ansageverfahren nach dem Bestimmungsorte abgelassen werden. Zu diesem Ende hat der Schiffsführer sogleich nach seinem Eintreffen, falls es nicht bereits bei einem Ansageposten geschehen ist, dem Grenzzollamte sämmtliche über seine Ladung sprechenden Papiere zu übergeben.

Das Schiff wird in der Regel mit zwei Beamten besetzt, welche dasselbe zu beaufsichtigen und nach dem Bestimmungsorte zu begleiten haben. Die Ladungspapiere werden amtlich abgestempelt, versiegelt und mit einem über das Schiff ausgefertigten Ansagezettel den Begleitungsbeamten zur Ablieferung an das Amt am Bestimmungsorte übergeben.[1])

9) Die Ablassung im Ansageverfahren kann auch stattfinden, nachdem ein Theil der Ladung bei dem Grenzzollamte entlöscht oder die Ladung ganz oder theilweise in Leichterschiffe übergeladen worden ist. Es muß jedoch, wenn das Schiff seine Ladung ganz an Leichterfahrzeuge abgegeben hat und im Eingangshafen zurückbleibt, der Schiffsführer für die Berichtigung des Deklarationspunktes am Bestimmungsorte (11) persönlich oder durch einen Bevollmächtigten Sorge tragen.[2])

10) Die Schiffsführer müssen ihre Fahrt zum Bestimmungsorte unverweilt und ohne weiteren Aufenthalt, als durch natürliche Hindernisse unvermeidlich wird, fortsetzen, auch während derselben die Ladung unberührt lassen. Die Schiffe dürfen ohne Erlaubniß der Zollbehörde auf der Fahrt weder am Ufer anlegen, noch mit dem Ufer oder mit anderen Schiffen Verkehr treiben.[3])

11) Hinsichtlich der Deklaration, Revision und weiteren Abfertigung am Bestimmungsorte gelten die Bestimmungen zu 2 bis 7.[4])

b. Waarenausgang.

Ueber die zur Ausfuhr seewärts bestimmten Güter, welche ausgangszollpflichtig sind oder deren Ausfuhr nachgewiesen werden muß, hat der

---

fertigung der Waaren kommen die Bestimmungen der §§ 29 und 39 bis 51 des G. zur Anwendung.

1) G. vom 1. Juli 1869, § 83. 2) Daselbst § 84. — Die zollamtliche Abfertigung der beim Grenzeingangsamte entlöschten Waaren erfolgt nach Maßgabe der Bestimmungen in den §§ 39 bis 51 des G. 3) Daselbst § 85.

4) Daselbst § 86. — Sollen die Waaren unverzollt auf einer Eisenbahn weiter versendet werden, so kann die Abfertigung mittelst Ladungsverzeichnisses nach Maßgabe der Bestimmungen im § 69 des G. erfolgen. Soll die Ladung des Schiffes von dem Grenzzollamte unter Begleitscheinkontrole abgelassen werden, so kommen die Vorschriften in den §§ 41 bis 51 des G. zur Anwendung. Daselbst § 86 Abs. 2 und § 87.

Schiffsführer der Zoll- oder Steuerstelle am Orte der Einladung eine Ausgangsdeklaration zu übergeben, welche den Namen des Schiffes und des Schiffsführers, die Nationalität und Tragfähigkeit des Schiffes, die Zahl, Verpackungsart, Zeichen und Nummern der Kolli, die Gattung der Waaren, die Namen der Versender und den Bestimmungsort, sowie die Bezeichnung der über die geladenen Waaren ertheilten amtlichen Bezettelungen enthalten muß.

Einer Anmeldung der zur Ausfuhr seewärts bestimmten Güter des freien Verkehrs, welche keinem Ausgangszolle unterliegen, bedarf es nicht.

Die Verladung erfolgt unter amtlicher Aufsicht. Ausgangszollpflichtige Gegenstände müssen vor der Verladung vorschriftsmäßig angemeldet und verzollt sein.[1])

c. Lösch- und Ladeplätze.

Die Löschung sowie die Einnahme von Ladungen darf nur an den von der Zollbehörde dazu bestimmten Stellen erfolgen.[2])

d. Hafenregulative.

Die näheren Bestimmungen über das beim Eingange und Ausgange seewärts zu beobachtende Verfahren enthalten die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse erlassenen Hafenregulative.[3])

e. Strandgüter.

In Betreff der zollamtlichen Behandlung beschädigter Strandgüter s. § 63.

f. Strafvorschriften.

Es gelten die allgemeinen Strafbestimmungen in den §§ 134ff. des Vereinszollgesetzes. Eine subsidiäre Vertretungsverbindlichkeit liegt rücksichtlich der Geldbußen, Zollgefälle und Prozeßkosten, in welche die Angestellten von Dampfschifffahrtsgesellschaften wegen Verletzung der zollgesetzlichen oder Zollverwaltungs-Vorschriften verurtheilt worden sind, die sie bei Ausführung der ihnen von den Gesellschaften übertragenen oder ein- für allemal überlassenen Verrichtungen zu beobachten hatten, den betreffenden Dampfschifffahrtsgesellschaften ob. Der Zollverwaltung bleibt in dem Falle, wenn die Geldbuße von dem Angeschuldigten nicht beigetrieben werden kann, vorbehalten, die Geldbuße von dem subsidiarisch Verhafteten einzuziehen,

---

[1]) G. vom 1. Juli 1869, § 88. [2]) Daselbst § 89. [3]) Daselbst § 90.

oder statt dessen mit Verzicht hierauf die im Unvermögensfalle an die Stelle der Geldbuße tretende Freiheitsstrafe sogleich an dem Angeschuldigten vollstrecken zu lassen.[1])

Eine Ausnahme von der Regel, daß der in Folge einer Kontrebande oder Defraudation eintretende Verlust der Gegenstände jederzeit den Eigenthümer trifft, findet statt, wenn die Kontrebande oder Defraudation von dem bekannten Schiffer, welchem der Transport allein anvertraut war, ohne Theilnahme oder Mitwissen des Eigenthümers oder des in dessen Namen handelnden Befrachters verübt worden ist und der Schiffer nicht zu denjenigen Personen gehört, für welche der Eigenthümer oder der Befrachter subsidiarisch verhaftet ist. In diesem Falle tritt statt der Konfiskation die Verpflichtung des Schiffers ein, den Werth jener Gegenstände zu entrichten.[2])

B. Kriegsschiffe.

II. Die zollamtliche Behandlung der Kriegsschiffe ist durch die vom Bundesrath erlassenen Bestimmungen vom 25. Juni 1872 bezüglich der deutschen, und vom 12. Oktober 1878 bezüglich fremder Kriegsschiffe geregelt.[3])

---

1) G. vom 1. Juli 1869, § 153. 2) Daselbst, § 154.

3) A. Die Bestimmungen vom 25. Juni 1872 (M. B. Bl. S. 171 ff.) lauten:

I. Eingang über See oder durch Binnengewässer der See aus einem anderen inländischen Hafen.

§ 1. Wenn deutsche Kriegsfahrzeuge aus einem inländischen Hafen über See, oder durch Binnengewässer der See, in einem anderen inländischen Hafen ankommen und keine Waaren an Bord führen, auf denen ein Zollanspruch haftet, so ist der Kommandeur nur verbunden, dem Zollamte des Hafenortes eine entsprechende schriftliche Mittheilung zu machen. Es unterbleibt in diesem Falle jede zollamtliche Behandlung.

Waaren, auf denen ein Zollanspruch haftet, sind dem Zollamte des Hafenortes unter Uebergabe der dazu gehörigen amtlichen Bezettelungen anzumelden.

Die von dem deutschen Zollgebiete zur Zeit ausgeschlossenen Häfen deutscher Bundesstaaten (Brake, Bremen, Bremerhaven, Vegesack, Geestemünde, Cuxhaven, Hamburg, Altona) sind hierbei als ausländische Häfen (§ 2) anzusehen.

II. Eingang aus einem ausländischen Hafen.

§ 2. Kommt das Schiff aus einem ausländischen Hafen, so liegt dem Kommandeur ob, in dem zuerst berührten inländischen Hafen oder auf dessen Rhede anzuhalten und, gleich nachdem das Schiff vor Anker gebracht ist, dem Zollamte des Hafenortes eine vom ihm unterzeichnete schriftliche Erklärung zu übersenden, des Inhalts:

§ 54.

Küstenfrachtfahrt und Küstenfischerei.

1) Gesetz, betreffend die Küstenfrachtfahrt, vom 22. Mai 1881 (R. G. Bl. S. 97, 98), in Kraft seit dem 1. Januar 1882.

---

1) daß sich keine zollpflichtigen Gegenstände an Bord befinden, und daß der Kommandeur dies amtlich versichere; oder
2) daß sich zollpflichtige Gegenstände an Bord befinden; oder
3) daß der Kommandeur sich sowohl der Angabe zu 1 als auch der zu 2 enthalte.

Wird der Hafen nur vorübergehend angelaufen, um Proviant, Wasser, Kohlen oder dergleichen einzunehmen, so bedarf es einer solchen Erklärung nicht. Es genügt vielmehr eine Anzeige des Kommandeurs über den Zweck der Anwesenheit des Schiffes.

1) Wenn erklärt wird, daß keine zollpflichtigen Gegenstände geladen sind.

§ 3. Hat der Kommandeur amtlich versichert, daß sich keine zollpflichtigen Gegenstände an Bord befinden (§ 2 zu 1), so unterbleibt jede zollamtliche Behandlung des Schiffes.

2) Wenn erklärt wird, daß zollpflichtige Gegenstände geladen sind.

a. Deklaration dieser Gegenstände.

§ 4. Giebt der Kommandeur die Erklärung ab, daß sich zollpflichtige Gegenstände an Bord befinden (§ 2 zu 2), so ist er verpflichtet, gleichzeitig dem Zollamte des Hafenortes nach dem von diesem gelieferten Formulare die Deklaration dieser Gegenstände zu übersenden, sofern er es nicht vorzieht, das Zollamt um die Bezeichnung einer Person, welche für ihn die Deklaration anfertige, zu ersuchen. Im letzteren Falle bezeichnet das Zollamt dem Kommandeur einen Spediteur oder eine sonst geeignete Person. Auch kann dasselbe einen Zollbeamten zur Anfertigung der Deklaration ermächtigen. Wegen Bewirkung derselben bleibt das Weitere dem Kommandeur überlassen, welcher jedoch die jedesmal von ihm zu unterzeichnende Deklaration in möglichst kurzer Frist dem Zollamte zu übersenden hat.

b. Versicherung, daß nur die deklarirten zollpflichtigen Gegenstände geladen sind.

§ 5. Fügt der Kommandeur der Deklaration (§ 4) die schriftliche amtliche Versicherung bei: „daß weder der Menge noch der Beschaffenheit nach andere als die deklarirten zollpflichtigen Gegenstände sich auf dem Schiffe befinden", so unterbleibt die Revision des Schiffes und die Zollbeamten begeben sich überhaupt nicht an Bord desselben, sofern nicht etwa der Kommandeur selbst es wünschen sollte. Giebt der Kommandeur die vorbezeichnete Versicherung nicht ab, so ist er verbunden, die Revision des Schiffes durch Zollbeamte zu gestatten und diesen zu dem Zwecke alle Räume und Behältnisse auf Verlangen öffnen zu lassen. Zollpflichtige Sachen, welche dabei außer den deklarirten vorgefunden werden sollten, sind nachträglich in der § 4 angegebenen Art zu deklariren.

c. Definitive Abfertigung.

§ 6. Gleichzeitig mit Uebersendung der Deklaration (§ 4) oder nach Be-

2) Verordnung, betreffend die Berechtigung fremder Flaggen zur Ausübung der deutschen Küstenfrachtfahrt, vom 29. Dezember 1881 (R. G. Bl. S. 275).

3) Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend die durch das Gesetz vom

richtigung des Deklarationspunktes (§ 5) hat der Kommandeur schriftlich zu erklären, ob er die definitive Abfertigung der zollpflichtigen Gegenstände

1) im Hafenorte, wo deklarirt worden, oder etwa

2) in einem hinter diesem belegenen Hafenorte

wünscht. Im Falle zu 1 kommen die allgemeinen Vorschriften über Zollabfertigung zur Anwendung. Zu dem Ende sind die Gegenstände, falls die Feststellung ihrer Menge und Beschaffenheit nach dem Ermessen der Zollbehörde nicht an Bord erfolgen kann, von dem Kommandeur in das ihm zu bezeichnende Lokal der Zollbehörde zu senden. Im Falle zu 2 wird die Deklaration (§§ 4 und 5), nachdem solche von dem Zollamte, welchem sie zugesendet worden, mit dem Vermerke, daß dies geschehen, versehen ist, dem Kommandeur zurückgegeben. Derselbe darf nunmehr, ohne daß eine amtliche Verschließung der Kolli oder Schiffsräume, oder eine Schiffsbegleitung eintritt, die Fahrt fortsetzen, ist aber dafür verantwortlich, daß die eingeführten zollpflichtigen Gegenstände unverändert unter Angabe der vorgedachten Deklaration im hinter belegenen Hafenorte zur schließlichen Abfertigung gestellt werden.

3) Wenn die Erklärung, ob zollpflichtige Gegenstände geladen sind oder nicht, nicht abgegeben worden.

§ 7. Hat der Kommandeur erklärt (§ 2 zu 3), sich der Angabe, daß keine zollpflichtigen Gegenstände an Bord befindlich wären, enthalten zu wollen, so muß er den Zollbeamten, welche sich sofort an Bord zu begeben haben, die Revision des Schiffes gestatten und denselben alle Räume und Behältnisse auf Verlangen öffnen lassen. Finden die Zollbeamten zollpflichtige Waaren, so bezeichnen sie diese dem Kommandeur als solche. Der Letztere muß alsdann die Deklaration in der § 4 angegebenen Weise bewirken. Das weitere Verfahren bestimmt sich nach dem § 6.

III. Vorschriften in Betreff der Mundvorräthe und der Inventarienstücke.

§ 8. Welche Verzehrungsgegenstände als Mundvorrath der Besatzung anzusehen und demgemäß zollfrei zu lassen sind, soll der Bestimmung des Kommandeurs überlassen bleiben. Diejenigen Verzehrungsgegenstände, welche nach seinem Ermessen nicht zu jenem Mundvorrathe gehören, unterliegen den in den §§ 2 bis 7 gegebenen Vorschriften.

Die an Bord befindlichen Inventarienstücke, ohne Unterschied, ob dieselben unmittelbar zum eigentlichen Schiffsgebrauche oder zum persönlichen Gebrauche der Bemannung dienen, sind von jeder zollamtlichen Behandlung befreit. Dasselbe gilt von den Materialienvorräthen, welche zur Instandhaltung des Schiffes und dessen Inventars dienen.

§ 9. Diejenigen Mundvorräthe, Materialienvorräthe und Inventarienstücke, welche an das Land gebracht werden sollen, um dort in den freien Verkehr zu treten, unterliegen der Verzollung, insoweit die Abstammung der betreffenden Gegenstände aus dem freien Verkehre des Inlandes oder deren stattgehabte Ver-

22. Mai 1881 über die Küstenfrachtfahrt nicht berührten vertragsmäßigen Bestimmungen, vom 29. Dezember 1881 (R. G. Bl. S. 276).

4) Reichsstrafgesetzbuch § 296a.

zollung nicht durch einen Deklarationsschein, Zollquittung oder durch eine schriftliche Versicherung des Kommandeurs nachgewiesen wird.

Die während des Aufenthaltes in dem Hafen zur Verproviantirung der Schiffe aus dem Auslande bezogenen Gegenstände sind, soweit dieselben zum Verbrauche für die Besatzung der Schiffe innerhalb der Zolllinie dienen sollen, zur Verzollung zu ziehen, wogegen die zur Wiederausfuhr mit den Schiffen bestimmten Gegenstände, wenn deren Ausfuhr über die Zollgrenze nachgewiesen wird (§ 10), unverzollt bleiben.

IV. Ausgang nach einem ausländischen Hafen.

§ 10. Wenn deutsche Kriegsfahrzeuge nach einem ausländischen Hafen ausgehen und Gegenstände, deren Ausgang zur Erledigung eines Zollanspruchs oder zur Begründung einer Steuervergütung nachgewiesen werden muß, geladen haben, so hat der Kommandeur dem Zollamte des Hafenortes wegen dieser Gegenstände Anzeige zu machen und die Abfertigung, je nachdem sie auf dem Schiffe oder auf dem Lande vor sich gehen soll, zu beantragen. Eine besondere Revision des Schiffes findet nicht statt. Die Ausfuhr der betreffenden Gegenstände wird als erwiesen angenommen, wenn der Kommandeur des Schiffes die schriftliche Erklärung abgegeben hat, daß die Gegenstände zur Ausfuhr mit dem Schiffe bestimmt sind und das Zollamt des Hafenortes von der Verladung der Gegenstände auf das Schiff und dem Ausgange des letzteren Ueberzeugung genommen hat.

V. Behandlung der unter Kriegsflagge fahrenden Transportschiffe.

§ 11. Die unter Kriegsflagge fahrenden Transportschiffe der deutschen Marine sind den allgemeinen Vorschriften für die zollamtliche Behandlung des Seeverkehrs unterworfen, mit der Maßgabe, daß sie

1) gleich den Kriegsfahrzeugen zur Anlegung bei den etwa für den Eingang seewärts errichteten Ansageposten nicht verpflichtet sind,
2) hinsichtlich aller Güter des freien Verkehrs von der Deklaration der Ladung und des Proviants beim Eingange befreit sind, wenn der Kommandant des Schiffes dem Zollamte des Hafenortes die schriftliche Erklärung abgiebt, daß das Schiff aus einem namhaft zu machenden inländischen Hafen komme.

B. Die Bestimmungen vom 12. Oktober 1878 (R. C. Bl. S. 263) lauten:

a. Eine zollamtliche Revision der fremdherrlichen Kriegsschiffe, sowie überhaupt das Betreten derselben im Zollinteresse findet nicht statt.

b. Alle aus diesen Schiffen an das Land gebrachten Gegenstände (Waaren-, Mund- und Materialvorräthe, Inventarienstücke) unterliegen der zollamtlichen Behandlung nach den dieserhalb bestehenden Vorschriften, und sind zu dem Behufe, bevor sie in den freien Verkehr treten, dem Zollamte des Hafenortes anzumelden. Für Waaren u. s. w. wird dadurch, daß dieselben auf Schiffen einer fremden Kriegsmarine transportirt werden, eine Befreiung von der tarifmäßigen Eingangsabgabe oder eine Ermäßigung derselben nicht begründet.

c. Der Transport von Gegenständen und Waaren von Land an Bord unter-

I. Jedem Staate stehen in dem seiner Hoheit unterworfenen Seebezirke (s. § 1, III.) alle diejenigen Rechte zu, welche der Küstenschutz, die im politischen, finanziellen und polizeilichen Interesse nothwendige Verkehrskontrole und die ökonomischen und gewerblichen Interessen seiner eigenen Angehörigen, insbesondere der bei der Schifffahrt, der Fischerei und dem Schiffbau betheiligten Bewohner der Küstendistrikte, erfordern. Seine Befugniß zu Anordnungen aller Art, zu Ausschließungen und zu allen sonstigen Einwirkungen behufs Wahrung dieser Interessen steht nach den Grundsätzen des internationalen Rechts außer Zweifel.[1])

Zu diesen Befugnissen gehört insbesondere auch der Vorbehalt des ausschließlichen Betriebes der Küstenfrachtfahrt für nationale Schiffe und der ausschließliche Betrieb der Küstenfischerei bezüglich aller nutzbaren Meeresprodukte, wie Fische, Schalthiere, Seegras u. s. w., für Staatsangehörige.

Fremde Fahrzeuge und beziehungsweise fremde Staatsangehörige werden zur Küstenfrachtfahrt und zur Küstenfischerei nur zugelassen entweder auf Grund von Staatsverträgen oder althergebrachter Observanz, bei Gewährung der Reziprozität, oder in Gemäßheit einseitiger Bewilligung. Die Zulassung Fremder zum Betriebe der Küstenschifffahrt schließt die Berechtigung zur Ausübung der Küstenfischerei nicht ein.[2])

Auch die deutsche Reichsgesetzgebung hat die für die Wahrung der in Rede stehenden Interessen erforderliche Fürsorge getroffen.

A. Küstenfrachtfahrt.

II. Das Recht, Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach einem anderen deutschen Seehafen zu befördern, um sie daselbst auszuladen — Küstenfrachtfahrt — steht ausschließlich deutschen Schiffen, unabhängig davon, welchem Bundesstaate sie angehören, zu.[3])

---

liegt keiner zollamtlichen Kontrole, es sei denn, daß dieselben mit dem Anspruch auf Steuervergütung ausgeführt werden, oder unter Zollanspruch stehen. In diesen Fällen sind die hierfür bestehenden Vorschriften maßgebend; insbesondere muß den Zollbeamten Ueberzeugung verschafft werden, daß solche Gegenstände und Waaren wirklich an Bord der fremdherrlichen Kriegsschiffe gelangen. (C. Bl. für das Deutsche Reich 1878 S. 623.)

[1]) Perels, intern. Seerecht, § 5, II.

[2]) Daselbst § 5, X.

[3]) G. vom 22. Mai 1881, § 1; R. V. Art. 54, Abs. 3.



III. Durch diesen Vorbehalt werden bestehende vertragsmäßige Bestimmungen über die Küstenfrachtfahrt nicht berührt.

IV. Ausländischen Schiffen kann das Recht der Küstenfrachtfahrt zwischen deutschen Häfen durch Staatsvertrag oder durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrathes eingeräumt werden.[2]) Diese Bewilligung ist inzwischen erfolgt für die Schiffe von Belgien, Brasilien, Dänemark, Großbritannien, Italien und Schweden-Norwegen.[3])

V. Der Führer eines ausländischen Schiffes, welcher unbefugt Küstenfrachtfahrt zwischen deutschen Häfen betreibt, wird mit Geldstrafe bis zu dreitausend Mark bestraft. Neben der Geldstrafe kann auf Einziehung des Schiffes und der unbefugt beförderten Güter erkannt werden, ohne Unterschied, ob sie dem Verurtheilten gehören oder nicht.

---

[1]) G. vom 22. Mai 1881, § 4. — Solche Bestimmungen enthalten nach der Bek. des Reichskanzlers vom 29. Dezember 1881:

1) Der Handelsvertrag mit Oesterreich-Ungarn vom 23. Mai 1881, dessen Art. 11 in den beiden ersten Absätzen lautet: Jeder der beiden vertragschließenden Theile wird die Seehandelsschiffe des anderen und deren Ladungen unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben, wie die eigenen Seehandelsschiffe, zulassen. Dieses gilt auch für die Küstenschifffahrt.

2) Die Handelskonvention mit Rumänien vom 14. November 1877, deren Art. 17 in den beiden ersten Absätzen lautet: Die deutschen Schiffe und ihre Ladungen sollen in Rumänien und die rumänischen Schiffe und ihre Ladungen sollen in Deutschland völlig auf dem Fuße der inländischen Schiffe und Ladungen behandelt werden, gleichviel, von wo die Schiffe ausgelaufen oder wohin sie bestimmt sind, und gleichviel, woher die Ladungen stammen oder wohin sie bestimmt sind. Jedes Vorrecht und jede Befreiung, welche in dieser Beziehung von einem der Hohen vertragschließenden Theile einer dritten Macht eingeräumt werden sollte, soll gleichzeitig und bedingungslos auch dem anderen Theile zustehen.

3) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Siam vom 7. Februar 1862, dessen Art. 1 in Absatz 3 lautet: Es soll den Unterthanen und Schiffen der Hohen vertragschließenden Mächte vollkommene Freiheit des Handels und der Schifffahrt in jedem Theile ihrer beiderseitigen Gebiete zustehen, wo immer Handel oder Schifffahrt den Angehörigen oder Schiffen der am meisten begünstigten Nation gegenwärtig gestattet ist oder künftig gestattet werden möchte.

4) Der Freundschaftsvertrag mit Tonga vom 1. November 1876, dessen Art. 4 lautet: Es soll gegenseitig vollständige Freiheit des Handels bestehen zwischen allen Gebieten der deutschen Staaten und allen Gebieten von Tonga. Die Angehörigen der beiden Hohen vertragenden Theile können in aller Sicherheit mit ihren Schiffen und Ladungen in alle Plätze, Häfen und Gewässer Tongas und Deutschlands einlaufen. Die Tonganer in Deutschland und die Deutschen in Tonga sollen in dieser Beziehung die gleiche Freiheit und Sicherheit genießen, wie die eigenen Angehörigen.

[2]) G. vom 22. Mai 1881, § 2. [3]) V. vom 29. Dezember 1881.

Ohne Belang ist es, ob der Führer des ausländischen Schiffes ein Deutscher oder ein Ausländer ist, insofern es sich lediglich um ein Verbot des Schifffahrtsbetriebes durch Schiffe fremder Flagge handelt.

Ist die Verfolgung oder die Verurtheilung des Schiffsführers nicht ausführbar, so kann auf die Einziehung des Schiffes und der unbefugt beförderten Güter selbstständig erkannt werden. Das Einziehungsverfahren findet nach Maßgabe der Vorschriften der §§ 477 bis 479 der Strafprozeßordnung statt. Die Initiative hängt von dem Ermessen der Staatsanwaltschaft ab, die Entscheidung über die Einziehung von dem freien Ermessen des Gerichts.

B. Küstenfischerei.

VI. Um der unbefugten Ausübung der Fischerei durch Ausländer in den deutschen Küstengewässern wirksam entgegentreten zu können, ist durch das Gesetz, betreffend die Abänderung von Bestimmungen des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1871 und die Ergänzung desselben vom 26. Februar 1876 die Strafvorschrift erlassen: Ausländer, welche in deutschen Küstengewässern unbefugt fischen, werden mit Geldstrafe bis zu sechshundert Mark oder mit Gefängniß bis zu sechs Monaten bestraft. Neben der Geld- oder Gefängnißstrafe ist auf Einziehung der Fanggeräthe, welche der Thäter bei dem unbefugten Fischen bei sich geführt hat, ingleichen der in dem Fahrzeuge enthaltenen Fische zu erkennen, ohne Unterschied, ob die Fanggeräthe und Fische dem Verurtheilten gehören oder nicht.[2])

Das unbefugte Fischen setzt nicht den Betrieb der Fischerei einem bestehenden besonderen Verbote gegenüber voraus; es wird vielmehr, da grundsätzlich Fremde von dem Betriebe der Küstenfischerei ausgeschlossen sind und zu derselben nur kraft besonderer Rechtstitel (Staatsvertrag, Spezialbewilligung) zugelassen werden, in Ermangelung solcher der Betrieb ohne weiteres als ein unbefugter zu erachten sein.[3])

---

1) G. vom 22. Mai 1881, § 3; R. Str. G. B. § 42. Beabsichtigt der Staatsanwalt das Einziehungsverfahren in die Wege zu leiten, so wird es sich empfehlen, die Beschlagnahme des Schiffes und der Güter in Gemäßheit der §§ 94 ff. Str. Pr. O. herbeizuführen.

2) R. Str. G. B. § 296a.

3) Oppenhoff (Note 5 zu § 296a) erachtet nach den Motiven der in Rede stehenden Gesetzesvorschrift die entgegengesetzte Ansicht für zutreffend. Jedoch ergeben die Motive keinen zwingenden Grund, um zu dieser Auslegung zu gelangen. — S. auch Meves, die Strafgesetznovelle, S. 350; Olshausen, Note 5.

Der Thatbestand ist konsumirt, wenn die Fischerei ausgeübt worden ist. Daß auch wirklich ein Fang gemacht ist, erscheint nicht erforderlich. [1])

Da das Gesetz lediglich den Zweck hat, Beeinträchtigungen des deutschen Fischereigewerbes durch Ausländer entgegenzutreten, so wird die Strafvorschrift auf solche Ausländer, welche lediglich im Dienste eines Inländers bei dessen Betrieb mit thätig sind, keine Anwendung finden dürfen, während andererseits Inländer, welche einem Ausländer bei dem unbefugten Betriebe der Küstenfischerei als Gehilfen dienen, oder deren Thätigkeit sich als Anstiftung darstellt, nach Maßgabe der §§ 49 beziehungsweise 48 des Reichsstrafgesetzbuches der Strafverfolgung unterliegen. [2]) Dasselbe gilt bezüglich solcher Ausländer, welche für Rechnung eines deutschen Händlers selbstständig innerhalb der deutschen Küstengewässer fischen.

Fraglich kann es sein, ob die Vorschrift auch auf solche Ausländer anzuwenden ist, welche einen Wohnsitz in Deutschland haben. Unseres Dafürhaltens ist die Bezeichnung „Ausländer“ hier nicht im Sinne der Normen über das Indigenat zu verstehen, sondern gegensätzlich zu „Bewohnern des Deutschen Reiches“, da die Tendenz des Gesetzes wohl nur dahin geht, den letzteren Schutz gegen die vom Auslande her ansegelnden Fischer zu gewähren. [3])

Während die Einziehung der Fanggeräthe und der in dem Fahrzeuge enthaltenen Fische, unabhängig davon, wem sie gehören, neben der Verurtheilung zu einer Geld- oder Freiheitsstrafe ausgesprochen werden muß, hängt es von dem Ermessen des Gerichts ab, die Einziehung des Fahrzeuges auszusprechen, sofern dasselbe dem Thäter oder einem Theilnehmer gehört. Ist die Verfolgung oder die Verurtheilung einer bestimmten Person nicht ausführbar, so kann im Einziehungsverfahren selbstständig auf die in Rede stehenden Maßnahmen erkannt werden. [4])

VII. Schon vor dem Erlaß der vorgedachten Gesetzesvorschrift war die deutsche Regierung, aus Veranlassung von Klagen deutscher Fischer über Beeinträchtigungen in dem Betriebe ihres Gewerbes in der Nordsee durch Fremde mit der großbritannischen Regierung in diplomatische Verhandlungen getreten, als deren Ergebniß eine erläuternde und warnende Bekanntmachung des britischen Handelsamtes an die vor den deutschen Küsten

---

[1]) Oppenhoff, Note 3.

[2]) Oppenhoff, Note 2; Meves a. a. O. S. 349; Olshausen, Note 2.

[3]) Auch Meves (a. a. O. S. 348) vertritt diese Auffassung, während Oppenhoff (Note 2) und Olshausen (Note 2) dieselbe nicht als zutreffend anerkennen.

[4]) R. Str. G. B. §§ 40 und 42. — S. auch Olshausen, Note 8.

die Fischerei betreibenden britischen Fischer, erlassen im November 1869, zu verzeichnen ist. [1])

---

[1]) Dieselbe lautet in der im Jahre 1880 abgeänderten Fassung:

NOTICE

TO BRITISH FISHERMEN FISHING OFF THE COASTS OF THE EMPIRE OF GERMANY.

Her Majesty's Government and the German Government having come to further agreement respecting the Regulations to be observed by British Fishermen fishing off the Coasts of the German Empire, the following Notice is issued for the Guidance and Warning of British Fishermen.

NOTICE.

I. The exclusive fishery limits of the German Empire are disignated by the Imperial Government as follows; that tract of the Sea wich extends to a distance of 3 Sea miles from the extremest limit which the Ebb leaves dry of the German North Sea Coast of the German Islands or Flats lying before it, as well as those Bays and incurvations of the Coast which are 10 Sea miles or less in breadth, reckoned from the extremest points of the land and the Flats, must be considered as under the territorial Sovereignty of the German Empire.

II. The exclusive right of fishery within the above limits is accordingly to be enjoyed by Fishermen of German nationality only, and English Fishing Boats are NOT at liberty to enter those limits except under the following circumstances, namely:

1) When driven by stress of weather or by evident danger.
2) When carried in by contrary winds, by strong tides, or by any other cause beyond the control of the master and crew.
3) When obliged by contrary winds and tides to beat up in order to reach their fishing grounds; and when, from the same cause of contrary wind or tide, they could not, if they remained outside, be able to hold on their course of their fishing ground.
4) When, during the herring fishing season, English fishing Boats shall find it necessary to anchor under shelter of the German Coasts, in order to await the opportunity for proceeding to their fishing ground.
5) When proceeding directly to any port of the German Empire, open to Englishmen for the Sale of Fish where the cargo is to be sold.

III. Fishing Boats NOT of German Nationality which pass within the limits above mentioned without being compelled to do so by any of the circumstances above enumerated, and not being on their direct way to a Port for the Sale of fish, WILL BE LIABLE TO BE TURNED BACK; and in the Event of their resisting, or persisting in fishing within the limits above described, will be ARRESTED and PROCEEDED AGAINST before the nearest competent authority.

(Signed) F. H. FARRER,
Secretary.

Board of Trade, July 1880.

Vgl. auch die Hamburgische V., betreffend den Betrieb der Seefischerei an den

Die Ratifizirung der durch Repräsentanten der Regierungen von Deutschland, Großbritannien, Frankreich, der Niederlande, Belgien, Dänemark, Schweden und Norwegen abgeschlossenen internationalen Konvention zur polizeilichen Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer seitens des Deutschen Reiches steht noch aus.

§ 55.

Lootsenwesen.

I. Die Lootsen an den deutschen Küsten sind zum Theil Gewerbetreibende, zum Theil Beamte. In Betreff der Befugniß zum Gewerbebetriebe s. § 13, I. und III. Die in amtlicher Stellung befindlichen Lootsen sind Reichs-, Staats- oder Kommunalbeamte.

Soweit Lootsenstationen förmlich organisirt sind, steht an deren Spitze ein Lootsenkommandeur, unter welchem wiederum Oberlootsen als Vorgesetzte der Lootsen fungiren.

Ihrem Wirkungskreise nach werden die Lootsen eingetheilt in See- und Revier- (oder Binnen-) Lootsen.

II. Die Lootsen, sie mögen freiwillig an Bord genommen sein oder in Gemäßheit einer zur Annahme eines Lootsen verbindenden autoritativen Vorschrift (Zwangslootsen), gehören nicht zur Schiffsmannschaft; sie sind auch nicht als Angestellte des Schiffes anzusehen. Wäre das eine oder das andere der Fall, so würden sie der Autorität des Schiffers unterworfen sein, was weder hinsichtlich des Zwangslootsen noch hinsichtlich eines freiwillig angenommenen Lootsen der Fall ist. Im Gegentheil hat nach den meisten Seerechten der Lootse an Bord das Kommando zu führen. S. Nr. IV. Auch zur Schiffsbesatzung gehören die Lootsen nicht.[1]) Sie sind vielmehr unter öffentlicher Autorität fungirende, im Interesse der Sicherheit der See-

---

hamburgischen Küsten vermittelst nichtdeutscher Fischerboote, vom 14. Juli 1875 (H. A. 1875, II. S. 109, 110), welche, im Anschluß an die vorgedachte Vereinbarung, das Befahren der hamburgischen Küstengewässer durch nichtdeutsche Fischerboote untersagt und die Zurückweisung anordnet, für den Fall aber, daß Widerstand geleistet oder innerhalb des hamburgischen Seegebietes gefischt worden ist, sofern keine höhere Strafe verwirkt ist, Geldstrafe bis zu dreißig Mark, im Unvermögensfalle verhältnißmäßige Haft androht. Die Strafvorschrift ist, soweit sie sich auf das wirkliche Fischen bezieht, mit dem Reichsgesetz vom 26. Februar 1876 außer Kraft getreten.

[1]) Es ist auch nicht in allen Fällen nothwendig, daß der Lootse als solcher an Bord des zu lootsenden Schiffes fungirt; er kann mit seinem Fahrzeuge vorausfahren und so den zu nehmenden Kurs bezeichnen.

schifffahrt entweder als Beamte angestellte oder als Gewerbetreibende konzessionirte Organe.[1])

Die Lootsen sind häufig zugleich mit der Ausübung hafenpolizeilicher Funktionen und mit der Beaufsichtigung der Seezeichen betraut.

III. Verlangt ein Schiff einen Lootsen, so wird diesem Wunsche durch ein Lootsensignal Ausdruck gegeben. Das Lootsensignalwesen ist für das Reich geregelt durch die Noth- und Lootsen-Signalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern vom 14. August 1876, deren Vorschriften Anwendung finden auf alle Schiffe, Fahrzeuge und Boote, welche auf See oder auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern verkehren. Es gelten als Lootsensignale:

a. bei Tage:
  1) die am Vormast geheißte, mit einem weißen Streifen von $1/5$ der Flaggenbreite umgebene Reichsflagge [2]) (Lootsenflagge); oder
  2) das Signal „PT" des Internationalen Signalbuches;

b. bei Nacht:
  1) Blaufeuer, welche alle fünfzehn Minuten abgebrannt werden; oder
  2) ein unmittelbar über der Verschanzung in Zwischenräumen von kurzer Dauer gezeigtes helles weißes Licht, welches jedesmal ungefähr eine Minute lang sichtbar ist.

Diese Lootsensignale dürfen auf den Schiffen und sonstigen Fahrzeugen nur dann zur Anwendung gelangen, wenn auf ihnen Lootsen verlangt werden, und dürfen andere Signale bei Vermeidung einer Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark als Lootsensignale nicht benutzt werden.[3])

---

[1]) Die abweichende Anschauung wird überzeugend widerlegt bei Lewis, Note 4 zu § 3 S. O. (I. S. 137, 138).

[2]) In der Bek. des bremer Senats vom 7. Dezember 1882 (G. Bl. S. 145) heißt es unter Nr. 3: „Als Lootsenflagge, d. h. als Signalflagge, deren Aufhissen bedeutet, daß ein Lootse gebraucht wird, ist von den Kauffahrteischiffen die Bundesflagge in kleinerem Format, umgeben von einem weißen Streifen, welcher die Breite eines der übrigen Streifen erhält, zu führen."

[3]) R. Str. G. B. § 145. — In einem Erk. des S. A. zu Rostock vom 10. Januar 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 44 ff.) wird mit Bezug auf den Fall, in welchem der Schiffer mittels einer am Bugspriet befestigten Laterne nach einem Lootsen signalisirt hatte, bemerkt: „Dieser Vorschrift (§ 4 der Noth- und Lootsen-Signalordnung) ist der Schiffer W. insofern nicht nachgekommen, als er eine Laterne am Bugspriet befestigen ließ. Allein dies es sein Verfahren verdient gleichwohl keinen Tadel. Denn einmal war es bei der hochgehenden See, welche fortwährend über das Schiff hinweglief, gar nicht möglich, eine Laterne in Zwischenräumen über Bord zu halten, sodann aber konnte das am Bugspriet fest angebrachte

IV. Lootsenzwang besteht in der Regel da, wo die besonderen Verhältnisse des Fahrwassers oder des Hafens solches im öffentlichen Interesse erheischen. Ein bedingter Lootsenzwang ist jedoch auch hier und da lediglich aus finanziellen Rücksichten eingeführt; die demselben unterworfenen Schiffe sind zwar nicht verpflichtet, einen Lootsen anzunehmen, aber sie müssen Lootsengebühren entrichten, wenn auch nicht die vollen.

Im übrigen hängt die Verpflichtung zur Annahme von Lootsen in den lootspflichtigen Gewässern auch von der Gattung und der Größe der Schiffe ab.[1])

V. Von besonderer Wichtigkeit ist das Verhältniß des Lootsen zum Schiffer. In erster Linie ist hierfür das für den betreffenden Bezirk geltende Reglement maßgebend.

Unter allen Umständen ist der Schiffer verpflichtet, dem Lootsen alle über den Zustand des Schiffes, insbesondere über den Tiefgang und die Manövrirfähigkeit, erforderlichen Notizen zu geben und beziehungsweise soll der Lootse, sobald er an Bord kommt, die nöthige Information einziehen.[2]) S. auch § 20, I. 6.

In der Regel muß der Schiffer, ebenso wie die übrige Schiffsbesatzung, den Anweisungen des Lootsen Folge leisten, namentlich beim Einsegeln in den Hafen und jedenfalls überall da, wo dem Lootsen zugleich hafenpolizeiliche Befugnisse obliegen, soweit deren Ausübung konkurrirt oder derselbe Zwangslootse ist.[3])

Licht bei den heftigen Bewegungen des Schiffes vom Lande aus ohnehin nur in Intervallen erblickt werden, und endlich ist für englische Häfen ein festes weißes Licht das gewöhnliche Lootsensignal, wie denn auch die auf der Bark angebrachte Laterne von Shields aus sofort als ein solches erkannt worden ist." Diese Beurtheilung ist auffallend, insofern die britische Lootsen-Signalordnung (Merchant Shipping Act, 1873) genau mit der in Betracht kommenden deutschen Vorschrift übereinstimmt. Im Nothstand und in Ermangelung der vorgeschriebenen Signale oder bei Unmöglichkeit ihrer Anwendung wird allerdings der Gebrauch eines anderen Signals, namentlich der Nationalflagge im Vortop, nicht als unzulässig erachtet werden können; ebenso an auswärtigen Plätzen, wo bestimmte andere Signale zulässig sind. In dem Erk. des S. A. zu Hamburg vom 10. Juli 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 538) wird z. B. das Fallenlassen des Bramsegels als Spezial-Lootsensignal für Oporto erwähnt.

[1]) Die ganze Materie ist partikularrechtlicher Natur.

[2]) Nach den nordischen Seerechten soll der Lootse, sobald er an Bord gekommen ist, zuerst nach dem Tiefgange des Schiffes fragen. Diese Verpflichtung ist ihm auch z. B. in der Cuxhavener Lootsenordnung vom 20. Dezember 1838, § 4 auferlegt.

[3]) In diesem Sinne heißt es in den Gründen des Erk. des R. O. H. G.

Auch den Anweisungen der bei der Rhederei selbst angestellten und dem Schiffer zugewiesenen Lootsen, den sogenannten Contoirlootsen, wird der Schiffer Folge zu leisten haben. [1])

vom 25. Juni 1879 (Entsch. Bd. 25 S. 230): „Nun befand sich aber das Schiff bei der hier fraglichen Gelegenheit unter der Führung eines Zwangslootsen, und die Dienstverrichtungen der Besatzung, soweit sie hier in Frage kommen, beschränkten sich daher auf die Befolgung der in Betreff der Führung des Schiffes von dem Zwangslootsen ertheilten Anordnungen, soweit dieselben nicht etwa ganz offensichtlich unvernünftig oder zweckwidrig waren. — Da die Besatzung eines unter einem Zwangslootsen fahrenden Schiffes verpflichtet ist, die Führung des Schiffes ihm zu überlassen, so trägt auch zunächst der Zwangslootse die Verantwortlichkeit." Ferner in dem Erk. des S. A. zu Stettin vom 18. Oktober 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 377, 378): „Es ist nicht nur auf Handelsschiffen allgemein üblich, sondern für Zwangslootsen geradezu vorgeschrieben, daß der Lootse die Fahrt des Schiffes zu leiten und die hierzu erforderlichen Anordnungen zu treffen hat. Hierin stimmen die für Stettin und Swinemünde geltenden Verordnungen mit den Hafenordnungen von Lübeck, Rostock, Danzig, Stralsund überein. Nach § 45 der Polizeiordnung für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde vom 22. August 1833 (G. S. S. 88), welcher durch das Gesetz vom 9. Mai 1853 (G. S. S. 216) und die auf Grund desselben erlassene Regierungsverordnung vom 28. September 1864 (Amtsblatt S. 194) nur für Schiffe bis zu 30 Lasten = 128 cbm Tragfähigkeit, sowie bedingungsweise für Postschiffe durch die Regierungsverordnung vom 18. November 1873 (Amtsblatt S. 201) außer Kraft gesetzt ist, war die „Lina" bei ihrem Ausgange aus der Swine zur Annahme eines Lootsen verpflichtet, dessen Verhältniß zum Schiffer nach Aufhebung des § 5 der vorgedachten Polizeiordnung vom 22. August 1833 durch die vom Oberpräsidenten erlassene Polizeiverordnung vom 28. März 1879 dahin näher bestimmt, daß

1) der Lootse die Fahrt des Schiffes zu leiten und die dazu erforderlichen Anordnungen zu treffen hat;
2) der Schiffer den Lootsen dabei zu unterstützen, sich während der Fahrt in unmittelbarer Nähe desselben aufzuhalten und dafür zu sorgen hat, daß die Anordnungen des Lootsen gehörig ausgeführt werden, wozu der Schiffer die erforderlichen Befehle zu ertheilen und darauf zu halten hat, daß sie von der Schiffsmannschaft pünktlich befolgt werden. Nur wenn der Lootse nach der Ueberzeugung des Schiffers durch seine Anordnungen das Schiff gefährdet oder solche Fehler macht, welche ihn als unfähig zur Leitung der Fahrt erscheinen lassen, ist der Schiffer befugt, den Lootsen außer Thätigkeit zu setzen und die Leitung der Fahrt selbst zu übernehmen, muß aber einen solchen Fall sogleich nach seiner Ankunft der Hafenpolizeibehörde anzeigen.

Es entspricht diesen Vorschriften, wenn in der Entscheidung des Stettiner

[1]) Erk. des S. A. zu Hamburg vom 10. Februar 1880 und vom 25. Januar 1882 (Entsch. Bd. 2 S. 153 und Bd. 3 S. 655, 656).

Die selbstständige Stellung des Lootsen der Schiffsbesatzung gegenüber beruht einmal auf der ihm obliegenden Verantwortlichkeit, ferner auf der Voraussetzung, daß er mit besonderer Sachkenntniß und Erfahrung ausgestattet ist, und endlich darauf, daß für die Sicherheit der Fahrt ein einheitliches Kommando unerläßlich ist.

Die Pflicht des Schiffers, den Weisungen des Lootsen Folge zu leisten, und dafür Sorge zu tragen, daß die Mannschaft dessen Kommandos ausführt, sich selbst aber einer Einmischung in die Leitung zu enthalten, ist aber keine unbedingte. Vielmehr muß der Schiffer für befugt erachtet werden, unter außerordentlichen Umständen, insbesondere wenn der Lootse augenscheinlich Fehler macht, welche das Schiff in Gefahr setzen, im Interesse

Seeamtes vom 20. April 1878, I. 39, gesagt ist, daß der Schiffer durch die genaue und sofortige Befolgung der Befehle des Lootsen von jeder Verantwortung für die Führung des Schiffes frei werde, was in der Entscheidung des Seeamtes zu Rostock vom 6. März 1878, I. 393, noch anschaulicher ausgedrückt wird: „Ist der Lootse einmal an Bord, so übernimmt er das Kommando, er bestimmt dann die Segel, welche gesetzt, die Kurse, welche gesteuert werden sollen und er allein trägt dann die Verantwortung für den etwaigen Schaden, welcher dem Schiffe aus seinen Anordnungen erwächst." — In folgerichtiger Anwendung dieses Grundsatzes bestimmt dann auch der Artikel 740 des H. G. B.: „Wenn sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslootsen befunden hat und die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt haben, so ist der Rheder des Schiffes von der Verantwortung für den Schaden frei, welcher durch den von dem Lootsen verschuldeten Zusammenstoß entstanden ist". — Das Pr. A. L. R. (Th. II. Tit. 8 § 1497, aufgehoben durch Art. 60 des E. G. vom 24. Juni 1861 zum H. G. B.) legte dem Schiffer die Pflicht auf, bei eigener Vertretung, außer dem höchsten Nothfalle, nicht ohne die dazu bestellten Piloten oder Lootsen ein- und auszusegeln, und verordnete weiter: „Dem Piloten (muß er) im Ein- und Ausbringen des Schiffes das Kommando lediglich überlassen, auch sein Schiffsvolk anhalten, demselben in allen Stücken, besonders bei Regierung des Ruders und der Segel, genau zu folgen." Das hannoversche Polizeireglement für die Schifffahrt auf der Unterems vom 2. September 1847 bestimmt im § 21: „Sobald und so lange ein Lootse die Führung des Fahrzeuges übernommen hat, geht alle Befugniß, Verpflichtung und Verantwortlichkeit in Bezug auf die Leitung des Schiffes vom Schiffsführer auf denselben über, und die Mannschaft ist in dieser Hinsicht zur unbedingten Befolgung seiner Befehle verbunden. Nur dann, wenn ein Lootse solche Handlungen, die an sich zwar nicht verboten, aber doch bedenklicher Art sind, wie z. B. das Fahren bei finsterer Nacht oder bei dichtem Nebel, auf eigene Gefahr nicht übernehmen will, soll der Schiffsführer, welcher gleichwohl auf seinem Vorhaben bestände, für alle hieraus entstehenden, polizeilich strafbaren Folgen allein verantwortlich sein."

der Sicherheit der Fahrt demselben das Kommando zu entziehen. Es beruht dies auf seerechtlicher Usance. [1])

Wenn der Lootse, gleichviel ob er Zwangslootse ist oder nicht, selbstständig das Kommando führt, so sind doch der Schiffer und die Schiffsmannschaft nicht von der Verantwortlichkeit frei, soweit sie sich Pflichtwidrigkeiten zu Schulden kommen lassen. Das würde z. B. der Fall sein: bei unzureichendem Ausguck, [2]) oder wenn die Besatzung den Anweisungen des Lootsen, sei es absichtlich, sei es aus Nachlässigkeit oder Ungeschicklichkeit nicht Folge leistet. [3]) Denn die wesentliche und verantwortliche Aufgabe des Lootsen ist, das Schiff zu dirigiren, insbesondere den Kurs anzugeben, zu bestimmen, ob Segel wegzunehmen, zu verkleinern oder zu setzen sind, ob und wann gewendet oder gehalst werden soll, bei Dampfschiffen das Maß der Fahrt zu bestimmen, ferner die Zeit, die Art und Weise und den Platz des zu Anker Gehens u. s. w. Die Ausführung der dazu nothwendigen Manöver bleibt unter der Kontrole und Leitung des Schiffers, der also nicht bloß mechanisch die Anordnungen des Lootsen zu repetiren hat.

Für Fehler eines Lootsen innerhalb des Lootsfahrwassers ist der Schiffer grundsätzlich nicht mit verantwortlich, es sei denn, daß eine Pflichtverletzung seinerseits konkurrirt. [4])

---

[1]) In dem Erk. des O. S. A. vom 8. Juni 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 107) heißt es in diesem Sinne: „Der Schiffer ist ohne Frage berechtigt, dem Lootsen das Kommando abzunehmen, wenn er dies im Interesse der Sicherheit seines Schiffes für erforderlich erachtet. Es kann hierfür aber kein Zwang bestehen; denn mit dem Kommando übernimmt der Schiffer auch die volle Verantwortlichkeit, und diese wird er in einem sogenannten „Lootsenfahrwasser", wie es die Elbe ist, gewöhnlich gar nicht tragen können, weil bei den Schiffsmanövern auf so engem Fahrwasser die genaue Kenntniß desselben unentbehrlich ist und diese nur dem Lootsen, nicht dem Schiffer beiwohnt oder wenigstens von letzterem nicht verlangt werden kann. Man kann daher den Schiffer S. nicht dafür tadeln, daß er dem Lootsen das Kommando nicht abnahm, sondern denselben nur auf die drohende Gefahr aufmerksam machte, und es trifft nicht ihn, sondern den Lootsen W. der Vorwurf, durch ein unrichtiges Ankermanöver die Kollision der beiden Dampfer verschuldet zu haben." Ehedem wurde zu einem derartigen Vorgehen des Schiffers die Zustimmung des Schiffsrathes erfordert. — S. auch das vorerwähnte Erk. des R. O. H. G. vom 25. Juni 1879 (Entsch Bd. 25 S. 230).

[2]) Erk. des S. A. zu Stettin vom 23. April 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 313 bis 315).

[3]) Erk. des S. A. zu Rostock vom 6. März 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 393).

[4]) Auch für Fehler eines freiwillig angenommenen Lootsen trifft den Schiffer regelmäßig eine Verantwortlichkeit nicht. S. Erk. des S. A. zu Rostock vom 14. Februar 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 170).

Bezüglich solcher Handlungen oder Unterlassungen, welche mit der seemännischen Leitung an Bord in keinem Zusammenhange stehen, kann auch von einem Uebergange der Verantwortlichkeit vom Schiffer auf den Lootsen nicht die Rede sein.

VI. Die Bestimmung des § 4 des Gesetzes, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877, nach welcher durch die Untersuchung auch festgestellt werden soll, ob Mängel des Lootsenwesens oder Handlungen oder Unterlassungen der Lootsen den Unfall oder dessen Folgen herbeigeführt haben, sichert eine reichsseitige Kontrole und Einwirkung auch auf diesem Gebiete. S. im übrigen § 70, VII. 3.

§ 56.

Semaphorische Stationen.

I. Hinsichtlich der Beförderung von Telegrammen an Schiffe in See oder von solchen durch die an der Küste gelegenen Telegraphen — semaphorische Stationen — gelten folgende Vorschriften:[1])

1) Dieselben müssen entweder in deutscher Sprache oder in Zeichen des Allgemeinen Handelskodex abgefaßt sein.[2]) In letzterem Falle werden sie als chiffrirte Telegramme behandelt.

2) Die Aufschrift der Telegramme, welche für in See befindliche Schiffe bestimmt sind, muß außer den gewöhnlichen Angaben den Namen, die amtliche Nummer und die Nationalität des Bestimmungsschiffes enthalten.[3])

3) Die von einem auf dem Meere befindlichen Schiffe kommenden Telegramme werden in Zeichen des Handelskodex an die Bestimmungs-

---

[1]) Telegraphenordnung vom 13. August 1880 (R. C. Bl. S. 560 ff.), § 19 nebst Ausführungsbestimmungen (Allg. Dienstanweisung für Post und Telegraphie Abschn. 5, Abth. 4). — Zur Zeit bestehen an den deutschen Küsten keine Semaphor-Stationen; die in Rixholft errichtet gewesene ist 1877 eingegangen.

[2]) Die Zeichen des Allgemeinen Handelskodex entsprechen den 18 Konsonanten: B, C, D, F, G, H, J, K, L, M, N, P, Q, R, S, T, V, W. Keine Gruppe darf mehr als vier solcher Konsonanten enthalten.

[3]) Nach dem Gebührentarif für die deutschen Telegraphenanstalten soll die Aufschrift enthalten:

1) den Namen bezw. die Berufsart des Empfängers,
2) den Namen oder die amtliche Nummer und die Nationalität des betreffenden Schiffes,
3) den Namen der See-Telegraphenanstalt, welche die Beförderung des Telegrammes vermitteln soll.

anstalt weiter befördert, wenn das absendende Schiff es verlangt. Ist dies Verlangen nicht gestellt worden, so werden die Telegramme durch den Vorstand der See-Telegraphenanstalt in die gewöhnliche Sprache übersetzt und in solcher an die Bestimmungsanstalt weiter befördert.

4) Ist das Schiff, für welches ein Seetelegramm bestimmt ist, innerhalb 28 Tagen nicht angekommen, so giebt die See-Telegraphenanstalt dem Aufgeber hiervon am Morgen des 29. Tages durch eine dienstliche Meldung Kenntniß. Der Aufgeber kann gegen Bezahlung eines Landtelegrammes von zehn Worten verlangen, daß die See-Telegraphenanstalt sein Telegramm während eines weiteren Zeitraumes von 30 Tagen für die Zustellung bereit halte. Geht ein solches Verlangen nicht ein, so wird das Telegramm von der See-Telegraphenanstalt am 30. Tage als unbestellbar zurückgelegt.

5) Die Gebühr für Telegramme, welche durch Vermittelung einer See-Telegraphenanstalt mit Schiffen in See ausgewechselt werden, beträgt 5 Pfennige für jedes Wort; dieselbe wird den nach den sonstigen Bestimmungen zu erhebenden Gebühren hinzugerechnet. Die Gesammtgebühr für die an Schiffe in See gerichteten Telegramme wird vom Aufgeber und für die von den Schiffen kommenden Telegramme vom Empfänger erhoben.

II. Die Seetelegramme im ausländischen Verkehr müssen im Kopfe die Angabe „semaphorique“ tragen. Dieselben müssen entweder in der Sprache des Landes, in welchem der Seetelegraph gelegen ist, dem die seetelegraphische Beförderung obliegt, oder in Zeichen des Allgemeinen Handelskodex abgefaßt sein; im letzteren Falle sind sie als chiffrirte Telegramme zu behandeln.[1])

§ 57.

Reichskriegshäfen.

Gesetz, betreffend die Reichskriegshäfen und die Feststellung eines Nachtrages zum Reichshaushalts-Etat für das Etatsjahr 1883/84, vom 19. Juni 1883 (R. G. Bl. S. 105 ff.).

[1]) Die Zuschlagsgebühr im internationalen Verkehr beträgt für Telegramme, welche durch Vermittelung einer Semaphor-Station mit Schiffen in der See ausgewechselt werden, 1 Mark 60 Pfennige für das Telegramm; abweichend davon im Verkehr mit Algerien und Tunis (im unmittelbaren Verkehr über Frankreich), mit Belgien (im unmittelbaren Verkehr), mit Frankreich (im unmittelbaren Verkehr) 8 Pfennige, mit den Niederlanden (im unmittelbaren Verkehr), mit Oesterreich-Ungarn 10 Pfennige, mit Norwegen (im unmittelbaren Verkehr über das deutsch-norwegische Kabel) und mit Rußland (im unmittelbaren Verkehr) 20 Pfennige für jedes Wort.

I. In Rücksicht auf die Eigenschaft des Kieler Hafens und des Jadehafens als Reichskriegshäfen[1]) war eine besondere reichsseitige Regelung der Verhältnisse in diesen Hafengebieten erforderlich. Es mußte daselbst der Verwaltung der Kaiserlichen Marine diejenige Einwirkung gesichert werden, welche die marineseitigen Interessen erheischten, einmal in Ansehung des Schifffahrtsverkehrs in diesen Gewässern im allgemeinen und des Verhaltens der Kauffahrteischiffe im besonderen, sodann aber bezüglich der Erhaltung der Integrität der Häfen, und ganz besonders des Fahrwassers und der Wassertiefe. Die Regelung ist erfolgt durch das Gesetz, betreffend die Reichskriegshäfen 2c., vom 19. Juni 1883.

II. Die Rechtsverhältnisse in den Reichskriegshafengebieten gestalten sich hiernach wie folgt:

1) Die Reichskriegshäfen werden seewärts begrenzt:

a. bei Kiel durch eine gebrochene Linie, welche auf 10° 20′ Ostlänge von Greenwich von der Küste ab nach Norden bis 54° 28′ Nordbreite gezogen ist und demnächst dieser Breite nach Westen bis zur Küste nördlich von Alt-Bülk folgt;[2])

b. bei Wilhelmshaven durch eine Linie zwischen der Minsener Kirche, dem Wangerooger Leuchtthurm, dem Weser-Leuchtthurm und der Langwardener Kirche.

Innerhalb dieser Grenzen wird die Fläche des Kieler Hafens durch eine die Nullpunkte der Hafenpegel zu Ellerbeck und Friedrichsort schneidende Horizontalebene, die Fläche des Jadehafens durch den gewöhnlichen Hochwasserstand von 3,76 Meter über dem Nullpunkt des Daunsfelder Pegels an der Südmole bestimmt.[3])

2) Der zuständige Marinestationschef ist befugt, in den vorbezeichneten Reichskriegshafengebieten, jedoch mit Ausschluß der oldenburgischen Häfen,[4]) soweit die Sicherheit des Kriegshafens, seiner Werke und Anlagen dies erfordert,

a. Anordnungen wegen Erhaltung des Fahrwassers und dessen Kennzeichnung zu treffen,

b. hierüber, sowie über das Ein- und Auslaufen, Ankern, Laden, Löschen und über das Verhalten der Schiffe und Fahrzeuge und

---

1) R. V. Art. 53.

2) Die Swentinemündung gehört zum Kieler Kriegshafengebiet.

3) G. vom 19. Juni 1883, § 1. — Die Abgrenzung entspricht dem Bedürfniß für die freie Dispositionsbefugniß der Marinebehörde.

4) Durch diese Exemtion wird das reichsseitige Interesse nicht berührt.

ihrer Bemannung in seepolizeilicher Beziehung Verordnungen zu erlassen.

Die letzteren sind in den zu den amtlichen Publikationen der höheren Civilverwaltungsbehörden des betreffenden Hafenbezirkes bestimmten Blättern öffentlich bekannt zu machen.

Die verbindliche Kraft einer solchen Verordnung beginnt, sofern nicht in derselben eine kürzere Frist bestimmt ist, mit dem vierzehnten Tage nach dem Ablaufe desjenigen Tages, an welchem das betreffende Blatt ausgegeben worden ist.

Zuwiderhandlungen gegen polizeiliche Verordnungen des Marinestationschefs werden mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft bestraft, unbeschadet der Befugniß des Marinestationschefs zur zwangsweisen Durchführung der erlassenen Verfügungen auf Kosten des Zuwiderhandelnden.[1])

3) In den Kriegshafengebieten sind Bauten, Anlagen und Unternehmungen, welche die Sand- oder Schlickablagerung oder die Verlandung befördern, nicht ohne die Genehmigung des Marinestationschefs zulässig. Dies gilt insbesondere von Eindeichungen, Ausschüttung von Baggergut, Ballast oder anderen festen Sinkstoffen, von der Anlage von Gräben, Bollwerken und Buhnen. Der Marinestationschef darf die Genehmigung nicht versagen, wenn die betreffende Vornahme für die Erhaltung des Fahrwassers beziehungsweise der Wassertiefe unschädlich ist. Wird die Genehmigung ganz oder theilweise versagt, so sind die Gründe der Ablehnung anzugeben.

Gegen die Versagung der Genehmigung ist binnen einer vierwöchentlichen Präklusivfrist vom Tage der Zustellung ab der Rekurs zulässig. Die Einlegung desselben erfolgt bei dem Marinestationschef. Die Entscheidung auf den Rekurs erfolgt, nach Anhörung der Admiralität, endgültig durch den Bundesrath.

Sind seit der Zustellung der Genehmigung zwei Jahre verflossen, ohne daß davon Gebrauch gemacht worden ist, so wird sie als erloschen betrachtet.

Wer ohne Genehmigung des Marinestationschefs oder mit eigenmächtiger Abweichung von der ertheilten Genehmigung Bauten, Anlagen oder Unternehmungen der vorbezeichneten Art ausführt oder ausführen läßt, wird

---

[1]) G. vom 19. Juni 1883, § 2.

mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark bestraft; eine gleiche Strafe trifft denjenigen, welcher als Bauverständiger die Ausführung geleitet hat.

Soweit nach dem Urtheil des Marinestationschefs der Bau, die Anlage oder die Unternehmung unzulässig befunden wird, ist der Unternehmer innerhalb der von dem Marinestationschef zu bestimmenden Frist zu deren Beseitigung verbunden. Erfolgt die Beseitigung innerhalb dieser Frist nicht, so ist die Marinebehörde befugt, dieselbe auf Kosten des Schuldigen vorzunehmen.[1])

Im Großherzoglich oldenburgischen Gebiete können von der dortigen Staatsbauverwaltung ohne die Genehmigung des Marinestationschefs ausgeführt werden:

a. alle Arbeiten und Anlagen zur Erhaltung der Deiche und des zugehörigen Vorlandes, sofern dieselben innerhalb des Jadebusens 500 Meter und außerhalb desselben 1000 Meter, von der Mitte der Krone der jetzigen Winterdeiche ab gerechnet, nicht überschreiten; Abweichungen von den hiernach sich ergebenden Grenzlinien können je nach den örtlichen Verhältnissen vom Bundesrathe zugelassen werden;
b. wenn Gefahr im Verzuge ist, alle zum Schutze der Deiche und des zugehörigen Vorlandes erforderlichen Arbeiten; soweit solche außerhalb der unter Nr. 1 festgesetzten Grenzen vorgenommen werden, ist dem Marinestationschef von denselben unverzüglich Kenntniß zu geben;
c. alle Arbeiten und Anlagen an den Hafenanstalten;
d. alle lediglich der Abwässerung dienenden Arbeiten und Anstalten, namentlich auch solche Arbeiten, welche zur Gradläufigkeit und Offenhaltung derselben vorgenommen werden.

Wenn im Falle einer Meinungsverschiedenheit über die Zulässigkeit von Arbeiten und Anlagen nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen eine Einigung zwischen der Admiralität und dem Großherzoglich oldenburgischen Staatsministerium nicht erzielt ist, so ist die Angelegenheit dem Bundesrath zur Entscheidung vorzulegen. Bis zu derselben kann die Großherzoglich oldenburgische Regierung die nöthig erachteten Arbeiten und Anlagen ausführen lassen; sie ist jedoch verpflichtet, dieselben auf ihre Kosten wieder zu beseitigen, wenn und insoweit der Bundesrath den Widerspruch der Admiralität für begründet erachtet.[2])

---

[1]) G. vom 19. Juni 1883, §§ 3 und 4.

[2]) Daselbst § 5. — Diese letzteren Bestimmungen bezwecken, der oldenburgischen

4) Zustellungen in Angelegenheiten des Reichskriegshafengesetzes sind gültig, wenn sie nach den für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten bestehenden Vorschriften geschehen. Die vereideten Verwaltungsbeamten haben dabei den Glauben der Gerichtsbeamten.[1])

5) Alle administrativen Verhandlungen und Gesuche in diesen Angelegenheiten sind kosten- und stempelfrei.[2])

III. Endlich ordnet das Gesetz die Beseitigung des im Jadebusen belegenen Durchschlags nach den Oberahnschen Feldern, eines von der oldenburgischen Regierung angelegten größeren Faschinenwerkes, auf Kosten des Reiches gegen eine dieser Regierung als Ersatz für die auf die Herstellung und Erhaltung verwendeten Kosten zu zahlende Entschädigung von 830 552 Mark an.[3])

VI. Kapitel.

Seefischerei.[4])

§ 58.

Robbenfang.

1) Gesetz, betreffend die Schonzeit für den Fang von Robben, vom 4. Dezember 1876 (R. G. Bl. S. 233).

2) Verordnung, betreffend die Schonzeit für den Fang von Robben, vom 29. März 1877 (R. G. Bl. S. 409).

I. Der unwirthschaftliche Betrieb des Robbenfanges an der grönländischen Küste und im Nördlichen Eismeere, insbesondere der Mangel

Staats-Wasserbauverwaltung diejenige Freiheit der Bewegung zu erhalten, welcher dieselbe bedarf, um für die Sicherheit des Landes gegen den Einbruch der Meeresfluthen, für die Erhaltung der Deiche und für die Sicherung und Verstärkung des zu ihrer Unterhaltung und zu ihrem Schutze dienenden Vorlandes zu sorgen. Es sind aber zu diesem Vorbehalte diejenigen beschränkenden Bestimmungen hinzugefügt, welche die Interessen des Kriegshafens gegen eine etwaige Schädigung sicherstellen. — Die Außenjade trennt sich von dem Jadebusen an der Ostseite bei der Eckwarder Fährspitze, an der Westseite an einem Punkte, welcher von einer durch den Heppenser und Wilhelmshavener Kirchthurm laufenden Linie getroffen wird. (Motive S. 8.)

[1]) G. vom 19. Juni 1883, § 7. — S. im übrigen C. Pr. O. §§ 152 ff.

[2]) Daselbst § 8. [3]) Daselbst § 6.

[4]) In Betreff der Küstenfischerei s. § 54.

einer Schonzeit hat zu einer bedenklichen Abnahme des Ertrages dieser Fischerei geführt, eine Erscheinung, welche sich namentlich fühlbar gemacht hat, seitdem durch Verwendung von Dampfschiffen für den Robbenfang das Eindringen in das Eis, um zu den Fangplätzen zu gelangen, wesentlich erleichtert worden ist. Um einer vollständigen Ausrottung der Robben wirksam entgegenzutreten, sind, auf Anregung der schwedisch-norwegischen Regierung, von den Staaten, deren Schiffe bei dem Robbenfang betheiligt sind, Prohibitivvorschriften erlassen worden.[1])

II. Den internationalen Vereinbarungen entsprechend, setzt das Reichsgesetz vom 4. Dezember 1876 fest: Mit Geldstrafe bis zu fünftausend Mark werden Deutsche und zur Besatzung eines deutschen Schiffes gehörige Ausländer bestraft, wenn sie den vom Kaiser mit Zustimmung des Bundesrathes erlassenen Verordnungen zuwiderhandeln, durch welche der Fang von Robben in den Gegenden zwischen dem siebenundsechzigsten und fünfundsiebenzigsten Grade nördlicher Breite und dem fünften Grade östlicher und siebenzehnten Grade westlicher Länge, vom Meridian von Greenwich aus gerechnet, für bestimmte Zeiten des Jahres beschränkt oder verboten wird.

Die Feststellung der Schonzeit ist dem Wege der Verordnung vorbehalten, weil dafür mehr oder weniger dem Wechsel unterliegende Verhältnisse in Betracht kommen und namentlich der jeweilige Stand in Betreff der Verminderung oder der Vermehrung der Robben oder einzelner Arten derselben, und der etwaige Erfolg der auf Grund der internationalen Vereinbarungen getroffenen Anordnungen maßgebend ist. Die Bestimmung der Schonzeit kann hiernach auch für einzelne Theile des im Gesetz angegebenen Gebietes oder auch für einzelne Robbenarten verschieden getroffen werden.[2])

Durch die Verordnung vom 29. März 1877 ist für das im Gesetz limitirte Revier das Verbot ergangen, den Fang von Robben, einschließlich der sogenannten Klappmützen, vor dem 3. April jedes Jahres zu betreiben.

§ 59.
Zollverhältnisse.

I. Durch Beschluß des Bundesrathes vom 6. Mai 1874 sind folgende Vorschriften, betreffend die zollfreie Einfuhr der Produkte der deutschen Seefischerei, erlassen:[3])

[1]) Motive (Reichstagsdrucksachen, 2. Leg. Per. IV. Session 1876, Nr. 25).
[2]) Daselbst. [3]) H. A. 1874, II. S. 81, 82.

A. Gesalzene Fische, Fischspeck (auch Robbenthran und Robbenspeck) und Walrath können auf gemeinsame Rechnung, andere Erzeugnisse von Seethieren, getrocknete Fische, Muschel- und andere Schalthiere aus der See auf private Rechnung zollfrei eingelassen werden, wenn die Fische oder Seethiere von den Mannschaften deutscher Schiffe auf dem Meere selbst gefangen sind und die nachstehenden Vorschriften beobachtet werden:

1) Das Auslaufen der für den Fang der Fische und Seethiere ausgerüsteten Schiffe wird auf diejenigen deutschen Häfen beschränkt, an welchen sich ein Hauptzollamt oder ein Nebenzollamt I. Klasse befindet.

Der Wiedereingang der Schiffe mit den Ergebnissen des Fanges darf in der Regel nur über die Häfen des Ausgangs stattfinden. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der obersten Landes-Finanzbehörde.

2) Die Fahrzeuge müssen für die Art des Fanges, zu welchem sie bestimmt sind, vollständig ausgerüstet sein.

3) Die Führer der Fahrzeuge haben zeitig vor dem Auslaufen dem Zollamte des Hafenplatzes eine schriftliche Deklaration zu überreichen, in welcher das Schiff, die Art des Fanges, die Gegend des Meeres, wo derselbe betrieben werden soll, und die muthmaßliche Dauer der Abwesenheit angegeben ist, unter Beifügung eines Verzeichnisses der Führer und Steuerleute des Schiffes, sowie der Ausrüstungsgegenstände desselben.

4) Das betreffende Zollamt hat eine Revision der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände vorzunehmen. Die zum Zwecke des Heringsfanges an Bord genommenen Tonnen sollen zollamtlich gestempelt werden.

5) Die Führer der Schiffe müssen in Gemeinschaft mit demjenigen, welcher der Nächstfolgende im Kommando ist, über die Fahrt und den Fang ein genaues Tagebuch führen.

6) Die Verarbeitung der gefangenen Thiere zur Thranerzeugung u. s. w. auf den Schiffen ist gestattet.

Mit Genehmigung der obersten Landes-Finanzbehörde kann ferner unter folgenden Maßnahmen zugelassen werden, daß die Verarbeitung in eigenen Etablissements, welche im Auslande errichtet werden, erfolgt:

a. Die über den Fang geführten Tagebücher hat der Schiffsführer, sobald derselbe bei dem Etablissement landet, mit eidesstattlicher Versicherung der Richtigkeit des Inhaltes zu versehen und die Unterschrift von dem nächsten Konsul des Deutschen Reiches beglaubigen zu lassen.

b. Bei der Versendung der auf dem Etablissement verarbeiteten Fischereiprodukte mit dem Anspruch auf Zollfreiheit hat der Vorsteher des

Etablissements dem Führer des Transportschiffes unter Angabe der Menge der versandten Fischereiprodukte eidesstattlich zu bescheinigen, aus dem Fange welcher Schiffe sie gewonnen worden, und daß dieselben aus dem eigenen Fange der Schiffsmannschaft herrühren, sowie daß die zum Transporte verwendeten Schiffe der deutschen Rhederei angehören und unter deutscher Flagge fahren, und diese Bescheinigung von dem nächsten Konsul des Deutschen Reiches beglaubigen zu lassen.

7) Sollen die Produkte des Fischfanges nicht mit dem für den Fang ausgerüsteten Schiffe, sondern durch andere Transportschiffe nach dem Heimathshafen befördert werden, so hat der Schiffsführer die Umladung in einem Hafen zu bewirken, in welchem der Sitz eines deutschen Konsulats ist. Derselbe hat dem Konsul sofort von seinem Eintreffen Anzeige zu machen und spätestens 24 Stunden nachher das Schiffstagebuch, eine schriftliche Meldung der eingebrachten Produkte des Fanges zu überreichen, sowie bei demselben die eidesstattlich zu bekräftigende Versicherung, daß die Fischereiprodukte sämmtlich von dem eigenen Fange der Schiffsmannschaft herrühren, und weder ganz, noch zum Theil durch Kauf, Tausch u. s. w. erworben seien, zu Protokoll zu geben. Der Konsul bescheinigt die Uebereinstimmung der Angaben des Tagebuches und der Deklaration mit der Ladung, und ertheilt hiernach die Erlaubniß zur Umladung. Der Führer des Transportschiffes erhält das Protokoll sowie die Konsularbescheinigung, daß und welche Fischereiprodukte er eingenommen habe.

Den auf den Heringsfang auslaufenden Schiffen ist es gestattet, die ersten Ergebnisse ihres Fanges durch sogenannte Jägerschiffe an das Land zu setzen, ohne daß ein Weiteres erfordert wird, als daß die Ladung durch eine mit der vorgeschriebenen Versicherung (8) ausgestellte Deklaration des Führers desjenigen Schiffes, welcher das Jägerschiff absendet, beglaubigt wird.

8) Die Ankunft des Schiffes ist dem Zollamte, bei welchem die Abfertigung geschehen soll, anzuzeigen, und demselben spätestens 24 Stunden nachher das Tagebuch, sowie die übrigen amtlichen Papiere (6b und 7) und eine schriftliche Deklaration der eingebrachten Fischereiprodukte zu überreichen.

Dabei hat der Schiffsführer und auf Erfordern auch der ihm im Kommando Zunächststehende die an Eidesstatt zu bekräftigende Versicherung abzugeben:

a. daß die mit dem Anspruche auf Zollfreiheit eingebrachten Fischereiprodukte sämmtlich von dem eigenen Fange der Schiffsmannschaft

herrühren, beziehungsweise in dem Falle zu 6, daß dieselben sämmtlich in dem ausdrücklich für die Verarbeitung genehmigten Etablissement verladen und

b. daß dieselben auf dem Transporte weder ganz, noch zum Theil durch Kauf, Tausch ꝛc. erworben sind.

In dem Falle der Umladung (7) hat der Schiffsführer an Eidesstatt zu versichern, daß die Fischereiprodukte sämmtlich in dem ihm nach der Konsularbescheinigung überwiesenen Fange des betreffenden Schiffes bestehen.

9) Das Zollamt kann bei Revision der Schiffe und ihrer Ladung durch Vernehmung der Mannschaft oder in anderer Weise von der Richtigkeit der Deklaration Ueberzeugung nehmen.

10) Erfolgt die Einfuhr von Fischereiprodukten von demselben Unternehmer über verschiedene Hafenplätze, so kann demselben aufgegeben werden, über die gesammten Freischreibungen der über die verschiedenen Häfen eingeführten Fischereiprodukte periodische Zusammenstellungen einzureichen; auch kann derselbe zur Vorlage der Abschlüsse seiner Bücher angehalten werden.

11) Die Einbringung und Anmeldung fremder Fischereiprodukte als Ergebnisse des eigenen Fanges zieht neben der Strafe der Zolldefraude den Ausschluß von den Zollbegünstigungen der Seefischerei nach sich.

Die Nichtbeachtung von Kontrolvorschriften wird mit Ordnungsstrafe von drei bis dreißig Mark bestraft.

B. Die vorstehenden Vorschriften finden auf die einer Abgabe nicht zu unterwerfende Fischerei an den deutschen Küsten keine Anwendung. Es können jedoch von der betreffenden Direktivbehörde nach den örtlichen Verhältnissen Kontrolvorschriften erlassen werden, um der Einbringung von Muschel- und Schalthieren, welche nicht an deutschen Küsten gebrochen worden, vorzubeugen.

II. Bei Fischerfahrzeugen, welche bloß frische Erzeugnisse des Meeres einführen, leidet die Bestimmung, daß die Ueberschreitung der Zollgrenze nur während der Tageszeit und nur auf einer Zollstraße erfolgen darf, eine Ausnahme.[1])

---

[1]) Vereinszollgesetz § 21.

Vierter Abschnitt.

Strandrecht, Bergung und Hülfsleistung in Seenoth.

§ 60.

Einleitung.

I. Man verstand in älteren Zeiten und noch allgemein im Mittelalter unter Strandrecht die Befugniß zur Aneignung schiffbrüchiger Objekte. Das Recht der freien Okkupation an denselben wurde theils von den Uferadjacenten, theils vom Staate in Anspruch genommen, und namentlich ausgeübt gegen Fremde, welche ja überhaupt als rechtlos galten, und demgemäß, wenn sie Schiffbruch erlitten, mit ihren Gütern dem Strandherrn verfielen. Diese Praxis erhielt sich, aller Verbote und Strafandrohungen der weltlichen Gesetzgebung sowohl wie der Kirche ungeachtet, wenn auch zuweilen in etwas gemilderter Gestalt, in Deutschland bis in das sechzehnte Jahrhundert hinein.[1])

In der Folge nahm das Strandrecht einen wesentlich anderen Charakter an. An Stelle des Rechts auf freie Okkupation schiffbrüchigen Gutes trat ein Anspruch auf Belohnung für Bergung und Assistenz in Strandungs-

[1]) S. Näheres bei Perels, intern. Seerecht, § 23, I. — Die peinliche Gerichtsordnung Kaiser Karls V. und des heiligen Römischen Reiches von 1532 hebt im Art. 218, der von „von mißbreuchen und bösen unvernünfftigen gewonheyten, so an etlichen orten und enden gehalten werden" handelt, hervor: „Item nachdem —— an vilen enden der mißbrauch so eyn schiffmann mit seinem schiff verferet, schiffbrüchig würde, daß er alßdann der oberkeyt des selbigen orts, mit schiff, leib und güttern verfallen sein solt —— wollen wir, daß eyn jede oberkeyt abschaffen und daran sein soll, daß sie (die mißbräuche) hinfürther nit geübt, gebraucht oder gehalten werden, als wir dann auß Keyserlicher Macht dieselben hiemit auffheben, vernichtigen und abthun, und hinfürder nit eingefürt werden sollen."

fällen. Das Verfahren hierbei wurde durch staatliche Verordnungen, Strandungsordnungen, geregelt, und immer mehr brach sich der Gedanke Bahn, daß der Staat die Pflicht habe, schiffbrüchige Personen und Güter unter seinen Schutz zu nehmen. Für die wirksame Handhabung eines solchen Schutzes boten jedoch die Gesetze und die bestehenden Einrichtungen keineswegs immer ausreichende Garantien. Der tiefeingewurzelte Glauben der Strandbewohner, daß schiffbrüchiges Gut nicht minder als eine gesegnete Gabe des Himmels zu betrachten sei, wie die Produkte des Meeres, ist auch heutzutage noch nicht überall beseitigt.

II. Die Lehre von der Bergung und Hülfsleistung in Strandungsfällen im besonderen und in Seenoth überhaupt zerfällt in einen materiellen und einen formellen Theil. Der erstere betrifft den Anspruch auf Bergelohn und Hülfslohn, der zweite das Verfahren bei der Bergung und Hülfsleistung in Fällen der Seenoth, insbesondere bei Strandungen. Sedes materiae in Betreff des materiellen Rechts ist der 9. Titel des 5. Buches des Handelsgesetzbuches, hinsichtlich des Verfahrens die Strandungsordnung vom 17. Mai 1874, welche aber auch zum Theil in das materielle Recht eingreift.

Die Nothwendigkeit der einheitlichen Regelung des Strandungswesens für die deutschen Küsten ergab sich sehr bald nach der Errichtung des Norddeutschen Bundes. Es galten in diesen Distrikten nicht bloß für die verschiedenen Staaten, sondern auch in Preußen für die Reviere der einzelnen Provinzen verschiedene Partikularrechte, deren Beseitigung durch einen Akt der Bundesgesetzgebung schon nach Artikel 4 Nr. 7 der Verfassung geboten erschien, und zwar um so mehr, als auch eine Abstellung der mannigfachen Mißbräuche und Unzuträglichkeiten, welche vielfach sowohl hinsichtlich der Bergung von Schiff und Ladung, als auch bei der weiteren Behandlung der geborgenen Güter vorkamen, ein im Interesse des Seehandels und des Seeversicherungswesens nicht abweisbares Bedürfniß war, und als ferner mehrere der damals geltenden Strandungsordnungen aus einer Zeit stammten, deren Rechts- und Verwaltungsgrundsätze für die modernen Verhältnisse theils unangemessen, theils unzureichend waren.

Bereits im Jahre 1868 wurde deshalb vom Bundesrathe der Beschluß gefaßt, den Entwurf einer allgemeinen Strandungsordnung ausarbeiten zu lassen. Nach eingehenden Verhandlungen mit den Regierungen der Bundesseestaaten wurde zur Ausgleichung der hierbei hervorgetretenen Meinungsverschiedenheiten eine aus Vertretern aller dieser Staaten zusammengesetzte Kommission berufen, aus deren Berathungen der unterm 5. Februar 1873 dem Reichstage vorgelegte Entwurf einer Strandungsordnung nebst Motiven

hervorgegangen ist, zu dem Zwecke, die bis dahin maßgebenden partikularrechtlichen Vorschriften zu beseitigen und sie im Wege der Reichsgesetzgebung durch einheitliches Recht zu ersetzen.[1]) Die zur Berathung des Gesetzentwurfes im Reichstage eingesetzte Kommission hat denselben einer eingehenden Prüfung unterworfen und über deren Ergebniß unterm 4. März 1874 schriftlichen Bericht erstattet.[2]) Die Annahme des Entwurfes mit einer Reihe von Abänderungsvorschlägen führte zur Emanirung der unterm 17. Mai 1874 verkündeten und am 1. Januar 1875 in Kraft getretenen Strandungsordnung.[3])

III. Die Tendenz aller Maßregeln bei Strandungen oder in sonstigen Fällen der Seenoth ist eine dreifache; sie richtet sich auf die Rettung gefährdeter Menschenleben, auf die Abwendung des Verlustes von Eigenthum und auf die Sicherung einer Vergütung für diejenigen, welche bei einer solchen Abwendung thätig sind. Eine staatliche Mitwirkung ist geboten im Interesse der öffentlichen Ordnung einerseits und der Interessenten an Schiff und Gütern sowohl wie der an der Bergung und Hülfsleistung Betheiligten andererseits. Nur die Leitung der Bergungsmaßregeln, soweit dieselben nicht von dem Schiffer ausgehen, durch öffentliche Beamte, als Organe der Staatsgewalt, bietet eine Garantie für die ordnungsmäßige Handhabung des Verfahrens, sowie gegen Uebergriffe und Gesetzwidrigkeiten.

Das Verfahren in Strandungsangelegenheiten ist theils technischer, theils administrativer, theils richterlicher Natur. Einen rein technischen Charakter hat es bezüglich der Leitung der eigentlichen Rettungs- und Bergungsmaßnahmen, während die administrative Seite sich bezieht auf die Fürsorge für die Aufbewahrung geborgener Gegenstände, die Ermittelung der Empfangsberechtigten u. s. w., und die richterliche Thätigkeit eintritt, sobald Streitigkeiten zu entscheiden oder strafbare Handlungen zu verfolgen sind.

IV. Die im Handelsgesetzbuche aufgestellte Unterscheidung zwischen Bergung und Hülfsleistung in Fällen der Seenoth ist auch in der Strandungsordnung beibehalten worden, obwohl man sich bei den Erörterungen im Reichstage der Ueberzeugung nicht verschlossen hat, daß eine solche Unterscheidung in ihren Konsequenzen, nämlich der verschiedenartigen Festsetzung der Vergütung, je nachdem ein Fall der Bergung oder der bloßen Hülfs-

---

1) Vergl. die Motive in den Reichstagsdrucksachen, 2. Leg. Per. I. Seff. 1874, Bd. I Nr. 5. In denselben sind auch die partikularrechtlichen Vorschriften mitgetheilt (S. 13, 14).

2) Daselbst Nr. 54. 3) R. G. Bl. S. 73 bis 83.

leistung vorliegt, nicht gerechtfertigt sei,[1]) und dieser Ueberzeugung dadurch Ausdruck gab, daß bei Annahme der Strandungsordnung ein Beschluß dahin gefaßt wurde, den Reichskanzler zu ersuchen, eine Revision des 9. Titels des 5. Buches des Handelsgesetzbuches zu veranlassen, bei welcher insbesondere eine Aufhebung der Unterscheidung zwischen Bergelohn und Hülfslohn in Erwägung gezogen werde.

Das Handelsgesetzbuch[2]) versteht nämlich

a. unter Bergung den Fall, wenn ein in Seenoth befindliches Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise, nachdem sie der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen oder von derselben verlassen waren, von dritten Personen an sich genommen oder in Sicherheit gebracht wird, und

b. unter Hülfsleistung den Fall, wenn sonst ein Schiff oder dessen Ladung durch Hülfe dritter Personen aus einer Seenoth gerettet wird.

In dem ersteren Falle wird ein Bergelohn, in dem zweiten ein Hülfslohn bewilligt. Das Charakteristische beider ist, daß sie nicht bloß durch die Leistung der Dienste, sondern auch durch deren günstigen Erfolg bedingt werden. Das Unterscheidungsmerkmal beider wird im allgemeinen darin zu suchen sein, daß bei der Hülfsleistung die Disposition über Schiff und Ladung in der Hand des Schiffsführers verbleibt, während ein Bergungsfall vorliegt, wenn diese Disposition aufgehört hat und außerdem die geborgenen Gegenstände in den Naturalbesitz Dritter (der Bergelohn-Prätendenten) übergegangen sind.[3])

Bergelohn und Hülfslohn sind kein Aequivalent für geleistete Arbeiten, sondern ein dem Seerecht eigenthümliches, dem alten Strandrecht entsprossenes Institut, welches im engen Zusammenhange steht mit der Ansehung des Strandes als einer von der Natur gebotenen Erwerbsquelle, nicht nur hinsichtlich der Produkte des Meeres, sondern auch hinsichtlich schiffbrüchigen Gutes, und mit der keineswegesfür die Mehrzahl der Fälle zutreffenden Annahme, daß die Thätigkeit der bei der Bergung und Rettung in Strandungsfällen Betheiligten erhebliche Gefahren und Opfer mit sich bringe.

Im übrigen beschränken sich die Vorschriften des Handelsgesetzbuches nicht auf Strandungsfälle, sondern sie umfassen alle Fälle der Befreiung aus einer Seenoth, gleichviel, wo eine solche eingetreten ist, ob vor der

---

1) S. namentlich den Kommissionsbericht S. 1 bis 3. — In England umfaßt der Begriff „salvage“ die Vergütung für Bergung sowohl wie für Hülfsleistung.

2) H. G. B. Art. 742.

3) Erk. des R. O. H. G. vom 23. Februar 1872 (Entsch. Bd. 4 S. 441).

Küste, ob auf hoher See, auf der Rhede oder auf sonstigen von Seeschiffen befahrenen Gewässern, gleichviel auch, welcher Art die Umstände sind, die das Schiff beziehungsweise dessen Ladung in die Gefahr gebracht haben, welche von der Schiffsbesatzung nicht oder doch nicht ohne fremde Assistenz abgewendet werden kann.[1]) Hierher gehört auch die Befreiung eines von Seeräubern genommenen Schiffes aus deren Gewalt beziehungsweise die Hülfsleistung zur Abwehr eines seeräuberischen Angriffes, nicht aber die Wiedernehmung eines als Prise aufgebrachten Schiffes aus der Gewalt des feindlichen Kreuzers oder Kapers beziehungsweise der feindlichen Besatzung, soweit über Fälle dieser Art landesgesetzliche Vorschriften bestehen.[2])

Die Vorschriften des Handelsgesetzbuches über Bergung und Hülfsleistung in Seenoth sind zwar ihrem Wesen nach privatrechtlicher Natur. Mit Rücksicht auf den Zusammenhang dieser Vorschriften mit der Strandungsordnung, insbesondere aber auf die Bestimmung der letzteren über die Festsetzung der Bergungs- und Hülfskosten im Verwaltungswege[3]) erscheint jedoch eine gedrängte Darlegung der Grundsätze an dieser Stelle erforderlich.

§ 61.
Bergungs- und Hülfskosten.

I. Der Berge- und Hülfslohn gehört zu den Bergungs- und Hülfskosten im weiteren Sinne.[4])

---

[1]) Von Wichtigkeit ist die Unterscheidung zwischen Strandungsfällen und sonstigen Fällen der Seenoth im Seeversicherungsrecht, mit Rücksicht auf die in den Versicherungsverträgen gebräuchlichen Klauseln: „frei von Beschädigung außer im Strandungsfalle", „frei von Bruch außer im Strandungsfalle" u. dgl. Als eine Strandung in diesem Sinne werden die Fälle angesehen, wo ein Schiff unter nicht gewöhnlichen Verhältnissen der Schifffahrt auf den Grund festgeräth und entweder
a. nicht wieder flott wird oder
b. zwar wieder flott wird, jedoch entweder
1) nur unter Anwendung ungewöhnlicher Maßregeln, als: Kappen der Masten, Werfen oder Löschung eines Theiles der Ladung u. dgl., oder durch den Eintritt einer ungewöhnlich hohen Fluth, nicht aber ausschließlich durch Anwendung gewöhnlicher Maßregeln, als: Winden auf den Anker, Backstellen der Segel u. dgl, oder
2) erst nachdem das Schiff durch das Festgerathen einen erheblichen Schaden am Schiffskörper erlitten hat.

Im übrigen werden der Strandung folgende Seeunfälle gleich geachtet: Kentern, Zerbrechen des Rumpfes, Scheitern und jeder Seeunfall, wodurch das Schiff oder Leichterfahrzeug reparaturunfähig geworden ist. H. G. B. Art. 855, 856, 857.

[2]) H. G. B. Art. 756 Abs. 3. [3]) Str. O. § 38.

[4]) H. G. B. Art. 753 und Str. O. § 36.

II. Der Besatzung des verunglückten oder gefährdeten Schiffes steht ein Anspruch auf Bergelohn oder Hülfslohn nicht zu.[1])

III. Die Feststellung des Berge- oder Hülfslohnes ist zunächst Sache der freien Vereinbarung der Betheiligten.[2]) Wenn jedoch noch während der Gefahr ein Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohnes geschlossen ist, so kann derselbe wegen erheblichen Uebermaßes der zugesicherten Vergütung angefochten und die Herabsetzung der letzteren auf das den Umständen entsprechende Maß verlangt werden.[3]) Die Anfechtung ist zulässig, weil die Zustimmung des Schiffers, angesichts der vorhandenen Gefahr, als eine freie nicht angesehen werden kann, derselbe vielmehr unter dem seine freie Entschließung beeinträchtigenden Einflusse mehr oder weniger begründeter Besorgniß (metus) handelt.[4]) Anfechtbar[5]) sind im Sinne dieser Vorschrift auch alle Vereinbarungen, welche mittelbar auf die Feststellung der Höhe der Vergütung hinführen. Der unfreie Zustand des unter dem Drange der Seenoth, also in einer Zwangslage befindlichen Schiffers, welcher die Tragweite seiner Zusagen gar nicht mit klarer Ueberlegung zu bemessen im Stande ist, soll in keiner Weise zu Uebervortheilungen ausgebeutet werden.

Bis diese Auffassung sich Bahn brach, suchte man bei sich darbietender Gelegenheit die Vorschrift dadurch zu umgehen, daß man dem in Noth befindlichen Schiffer, welcher, ohne Schiff und Ladung aufs Spiel zu setzen, die ihm gebotene Hülfe nicht ablehnen konnte, zur Abgabe von verpflichtenden Erklärungen drängte, welche der Sachlage nicht entsprachen, und daß man ihn, wollte er nicht auf die Assistenz verzichten, nöthigte, die Festsetzung der Vergütung einem Schiedsgericht zu überlassen, dessen Zusammensetzung keine hinreichende Garantie für eine den Interessen aller Betheiligten in gleichem Maße Rechnung tragende Entscheidung gewährte.[6])

---

[1]) H. G. B. Art. 742. — In Betreff der Verpflichtung der Schiffsmannschaft zur Hülfsleistung bei drohendem oder stattgehabtem Schiffbruche s. § 28, III.

[2]) Str. O. § 36. — Ueber die Verbindlichkeit der außerhalb des Heimathshafens vom Schiffer ohne Zuziehung des Rheders und der Ladungsinteressenten getroffenen Vereinbarungen über Hülfslohn für alle Betheiligten s. das Erk. des R. O. H. G. vom 1. April 1873 (Entsch. Bd. 9 S. 367 ff.)

[3]) H. G. B. Art. 743.

[4]) „Erfahrungsmäßig wirkt die Noth eines dem Schiffbruche nahen Schiffes und die geringe Konkurrenz, die in solchem Falle unter den Hülfe Anbietenden stattzufinden pflegt, um das Versprechen unverhältnißmäßiger Belohnungen vom Schiffer zu erpressen." Motive zu Art. 596 des preuß. Entwurfes des H. G. B.

[5]) Der Vertrag ist nur anfechtbar, weil von Seiten des Schiffers in einer Zwangslage eingegangen, keineswegs nichtig (ab initio nullum). Erk. des R. O. H. G. vom 1. April 1873 (Entsch. Bd. 9 S. 366 ff.).

[6]) S. namentlich den in dem Erk. des R. O. H. G. vom 23. Februar 1872

Ein Vertrag, den ein Anderer als der Schiffer oder der Eigenthümer von Schiff oder Ladung über die einem in Seenoth befindlichen Schiffe zu gewährende Assistenz und die für letztere zu gewährende Vergütung abgeschlossen hat, unterliegt einer Anfechtung aus der in Rede stehenden Vorschrift des Handelsgesetzbuches nicht, weil für ihn eine Zwangslage im Sinne dieser Vorschrift nicht vorhanden ist.[1])

IV. Die Festsetzung der Höhe des Berge- oder Hülfslohnes erfolgt, in Ermangelung einer freien Vereinbarung, nach folgenden Grundsätzen:[2])

1. Die Feststellung geschieht unter Berücksichtigung aller Umstände des Falles nach billigem Ermessen in Geld. Die Bestimmung auf eine Quote des Werthes der geretteten oder geborgenen Gegenstände ist ohne den übereinstimmenden Antrag der Parteien unstatthaft.

2) Der Berge- und Hülfslohn umfaßt zugleich die Vergütung für die Aufwendungen, welche zum Zwecke des Bergens und Rettens gemacht sind; dahin gehören Aufwendungen an Material, Booten, Fuhrwerk 2c.

Nicht darin enthalten sind die Kosten und Gebühren der Behörden, die von den geborgenen oder geretteten Gegenständen zu entrichtenden Zölle und sonstigen Abgaben und die Kosten zum Zwecke der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung derselben. Zu den Bergungs- beziehungsweise Hülfskosten gehören auch die in Gemäßheit der Strandungsordnung[3]) zu leistenden Vergütungen für Anzeigen von Strandungsfällen, für die durch Beförderung solcher Anzeigen an den Strandvogt erwachsenen Ausgaben und für den durch gewisse Inanspruchnahmen seitens des Strandvogts entstandener Schaden,[4]) ferner die Kosten des Aufgebotsverfahrens und der Vorverhandlungen zur Ermittelung der Empfangsberechtigten.[5])

(Entsch. Bd. 4 S. 421 ff) erörterten Fall; ferner in dem Erk. des R. O. H. G. vom 1. April 1873 (Entsch. Bd. 9, S. 365).

[1]) Vergl. das Erk. des R. O. H. G. vom 29. September 1874 (Entsch. Bd. 14 S. 301 ff.), in welchem auch ausgeführt wird, wie als regelmäßige Voraussetzung der Zwangslage des Schiffers, Schiffseigenthümers oder Ladungseigenthümers die gleichzeitige Gefährdung der Person des Betreffenden zu erachten sei, wie jedoch eine ähnliche Nothlage unter Umständen auch dann angenommen werden dürfe, wenn der Schiffer 2c. bei der Vertragsschließung außerhalb des Schiffes ist, z. B. wenn es ihm gelungen war, für seine Person das gefährdete Schiff zu verlassen; es sei dann immer noch die freie Entschließung gegenüber der Pflicht zur Erhaltung von Mannschaft, Schiff und Ladung beeinträchtigt.

[2]) H. G. B. Art. 744 bis 749.

[3]) Str. O. §§ 4, 5 und 9. [4]) Str. O. § 10. [5]) Str. O. § 31.

3) Bei der Bestimmung des Betrages des Berge- oder Hülfslohnes kommen insbesondere in Anschlag der bewiesene Eifer, die verwendete Zeit, die geleisteten Dienste, die geschehenen Aufwendungen, die Zahl der thätig gewesenen Personen, die Gefahr, welcher dieselben ihrer Person und ihrer Fahrzeuge unterzogen haben,[1]) sowie die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat und der nach Abzug der unter Nr. 2 gedachten Kosten verbliebene Werth derselben.

4) Der Betrag des Bergelohnes soll den dritten Theil des Werthes der geborgenen Gegenstände nicht übersteigen. Nur ausnahmsweise, wenn die Bergung mit ungewöhnlichen Anstrengungen und Gefahren verbunden war und jener Werth zugleich ein geringer ist, kann der Betrag bis zur Hälfte des Werthes erhöht werden.

5) Der Hülfslohn ist stets unter dem Betrage festzusetzen, welchen der Bergelohn unter sonst gleichen Umständen erreicht haben würde und soll bei Bemessung desselben auf den Werth der geretteten Gegenstände nur untergeordnete Rücksicht genommen werden.[2])

V. Die Vertheilung des Berge- oder Hülfslohnes unter mehrere an der Bergung oder Hülfeleistung Betheiligte geschieht nach folgenden Grundsätzen:[3])

1) Sind mehrere Personen thätig gewesen,[4]) so wird der Betrag nach Maßgabe der persönlichen und sachlichen, d. h. durch Gewährung von Bergungs- und Rettungsmaterial erfolgten Leistungen und im Zweifel nach der Kopfzahl vertheilt. Zur gleichmäßigen Theilnahme sind auch diejenigen berechtigt, welche, ohne zur Bergung oder Rettung von Gegenständen, die im übrigen allein den Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn begründet, beigetragen zu haben, in derselben Gefahr der Rettung von Menschenleben sich unterzogen haben.

2) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise von einem anderen Schiffe geborgen oder gerettet,[5]) so wird der Berge-

---

[1]) „Dieser Punkt ist derjenige, welcher den eigentlichen Grund bildet, bei der Hülfsleistung in Seenoth das sonst bei Dienstleistungen angewendete Vergütungsmaß weit zu überschreiten." Erk. des R. O. H. G. vom 8. April 1873 (Entsch. Bd. 9 S. 415).

[2]) Erörterungen über die Bemessung des Hülfslohnes s. in dem Erk des R. O. H. G. vom 23. Februar 1872 und vom 8. April 1873.

[3]) H. G. B. Art. 750, 751.

[4]) S. hierüber auch Lewis, Note 2 zu Art. 750.

[5]) Auch wenn das aus Veranlassung der in § 1 der V. über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße vom 15. August 1876 festgesetzten Verpflichtung geschieht. Vergl. § 41, III. 1 und die Anmerkung.

oder Hülfslohn zwischen dem Rheder, dem Schiffer und der übrigen Besatzung des letzteren Schiffes, sofern nicht durch Vertrag zwischen ihnen ein Anderes bestimmt ist, in der Art vertheilt, daß der Rheder die Hälfte,[1]) der Schiffer ein Viertel und die übrige Besatzung[2]) zusammen gleichfalls ein Viertel erhalten;[3]) die Vertheilung unter die letztere erfolgt nach Verhältniß der Heuer, welche dem Einzelnen gebührt oder seinem Range nach gebühren würde.

3) Anders gestaltet sich das Verhältniß, wenn die Befreiung aus der Nothlage durch ein Regierungsschiff erfolgt ist. In solchen Fällen steht dem Schiffsführer und der Besatzung ein Anspruch auf die Theilnahme an dem etwa eingezogenen Berge- oder Hülfslohn nicht zu, weil grundsätzlich kein Angestellter des Staates durch Erfüllung dienstlicher Funktionen ein Recht auf Gewährung besonderer Vergütungen erwirbt.

Für die Besatzungen der Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine hat die Materie überhaupt keine praktische Bedeutung, insofern die Leistung von Hülfe an in Seenoth befindliche Schiffe deutscher oder fremder Flagge mit zu ihren eigentlichen Aufgaben gehört und demgemäß das Reich in den Fällen, wo eine Hülfe gewährt wird, niemals einen Berge- oder Hülfslohn in Anspruch nimmt. Dies schließt indeß die Befugniß keineswegs aus, soweit nicht besondere Rücksichten ein Anderes erheischen, die Erstattung der für die Bergung oder Rettung aufgewendeten direkten Kosten zu beanspruchen.[4])

Die preußische Regierung, ohne auf das Recht zu verzichten, in derartigen Fällen die Zahlung eines Berge- oder Hülfslohnes zu verlangen,

[1]) Der Antheil des Rheders ist gerechtfertigt, weil ohne Gebrauch und oft ohne Gefährdung des Schiffes bezw. dessen Zubehörs die Rettung nicht ausführbar ist, überdies jedes Unternehmen mit dem Schiffe dem Rheder, zu dessen Erwerb das letztere bestimmt ist, zu Gute kommen muß.

[2]) Hierzu gehören außer der eigentlichen Schiffsmannschaft auch die sonstigen Funktionäre des Schiffes (S. O. § 3). S. auch Lewis, Note 3 zu Art. 751.

[3]) „Die Rhederei hat, wenn ihr der ganze Betrag des Berge- oder Hülfslohnes eingehändigt ist, von dieser Gesammtsumme ein Viertel dem Schiffer und ein anderes Viertel der übrigen Besatzung auszuantworten. Sie darf davon nicht etwa erst den Werth ihrer Aufwendung an Kohlengebrauch, an Oel, Talg u. s. w., Gage, Unterhaltungskosten und Assekuranzprämie in Abzug bringen, vielmehr hat sie Ersatz hierfür in der ihr gebührenden Hälfte zu suchen. Dagegen würde dieselbe aus dem Gesichtspunkte der negotiorum gestio für die Besatzung abzuziehen berechtigt sein den Betrag der Kosten, welche die Erlangung des Berge- und Hülfslohnes verursacht hat." (Lewis, Note 4 zu Art. 751.)

[4]) Perels a. a. O. § 24.

will deutschen Schiffen gegenüber von ihrem Rechte nur insoweit Gebrauch machen, daß die zum Zwecke des Bergens und Rettens aufgewendeten Kosten erhöht und der Besatzung des betreffenden Regierungsfahrzeuges angemessene Prämien bewilligt werden können, und in keinem Falle für die Staatskasse einen Vortheil ziehen. [1])

VI. Auf Berge- oder Hülfslohn hat keinen Anspruch:

1) wer seine Dienste aufgedrungen, insbesondere ohne Erlaubniß des anwesenden Schiffers das Schiff betreten hat;

2) wer in Ermangelung einer Bestimmung des Schiffers oder des Strandvogts, sofern keine Hindernisse entgegenstanden, nicht die geborgenen Gegenstände nach dem zunächst erreichbaren deutschen Hafen oder Landungs-

---

[1]) Der Erlaß der preuß. Minister für Handel und Gewerbe und für öffentliche Arbeiten vom 20. Mai 1881 (M. Bl. für die innere Verwaltung S. 133, 134), durch welchen diese Verhältnisse geregelt sind, lautet im Auszuge: „Wenn der Staat durch die Besatzung eines Regierungsschiffes die Rettung eines in Seenoth befindlichen Fahrzeuges oder der Ladung desselben bewirkt, so erwirbt er dadurch das Recht. die Zahlung eines Berge- bezw. Hülfslohnes zu verlangen (Art. 742 H. G. B. §§ 36 ff., §§ 21 ff. Str. O.). Ein Rechtsanspruch auf Theilnahme an demselben steht den auf dem Schiffe angestellten Beamten und Mannschaften nicht zu, da der Art. 751 H. G. B. den hier vorliegenden Fall nicht betrifft, und nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen kein Angestellter des Staates durch Erfüllung dienstlicher Obliegenheiten ein Recht auf Gewährung besonderer Vergütungen erwirbt. Dagegen erscheint es zur Anspornung des Diensteifers der Beamten und Mannschaften solcher Schiffe und zur Anerkennung und Belohnung für die übernommenen mühevollen Anstrengungen und Gefahren zweckmäßig, daß denselben nach der Schwierigkeit der ausgeführten Rettung zu bemessende Prämien von nicht zu geringem Betrage zu Theil werden. — Von der Befugniß, Berge- beziehungsweise Hülfslohn in Anspruch zu nehmen (§ 36 a. a. O.), ist deutschen Schiffen gegenüber nur insoweit Gebrauch zu machen, daß die Kosten, welche zum Zweck des Bergens und Rettens gemacht sind, der Staatskasse ersetzt und der Besatzung des Schiffes angemessene Prämien gewährt werden können. Ausländischen Fahrzeugen gegenüber ist das Recht auf Berge- und Hülfslohn in vollem Umfange zur Geltung zu bringen, sofern und soweit nicht etwa nachgewiesenermaßen der betreffende fremde Staat deutschen Schiffen eine günstigere Behandlung zu Theil werden läßt. Die nach Deckung der Kosten und Zahlung der verdienten Prämien verbleibenden Beträge sind indeß nicht zur Staatskasse abzuführen, sondern zur Ertheilung von Prämien für solche Fälle zu reserviren, in denen bei der Rettung von Menschenleben eine Bergung von Gut gar nicht oder nur in geringem Umfange erfolgt ist und deshalb Mittel zur Ertheilung der in der Regel gerade in solchen Fällen besonders wohlverdienten Prämien an die Besatzung nicht oder doch nicht in genügendem Betrage verfügbar werden."

platz gebracht und sofort der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt beziehungsweise dem Schiffer oder dem Eigenthümer Anzeige gemacht hat.[1])

VII. Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung der Bergungs- und Hülfskosten wird durch die Bergung oder Rettung an sich nicht begründet. Dagegen steht wegen dieser Kosten dem Gläubiger ein Pfandrecht an den geborgenen oder geretteten Gegenständen, an den geborgenen Gegenständen bis zur Sicherheitsleistung zugleich das Zurückbehaltungsrecht zu.[2])

§ 62.

Die Strandbehörden.

I. Die Oberaufsicht über die Verwaltung der Strandungsangelegenheiten steht, wie dies durch Artikel 4 Nr. 7 der Reichsverfassung bedingt ist, dem Reiche zu.[3]) Auf diesem Recht der Oberaufsicht beruht die unterm 24. November 1875 vom Reichskanzler erlassene Instruktion zur Strandungsordnung.[4])

II. Im übrigen hat man von der Einsetzung eigener Reichsbehörden für die Erledigung der Strandungsangelegenheiten Abstand genommen, weil es bei Geschäften dieser Art vorzugsweise auf eine genaue Bekanntschaft mit örtlichen Verhältnissen und Gebräuchen ankommt, welche bei den in den betreffenden Küstenländern fungirenden Behörden am vollständigsten anzutreffen ist, während die für die einheitliche Ausführung des Gesetzes erforderliche Garantie durch die dem Reiche vorbehaltene Oberaufsicht gegeben ist.[5])

Die Verwaltung der Strandungsangelegenheiten wird durch Strandämter geführt, welchen Strandvögte untergeordnet sind. Die letzteren sind technische Funktionäre; sie haben als solche insbesondere diejenigen Maßregeln zu leiten, welche zum Zwecke der Bergung oder Hülfsleistung zu ergreifen sind.[6]) S. § 63, II.

Der Vorsteher eines Strandamtes kann für den ihm überwiesenen

---

[1]) H. G. B. Art. 752 und Str. O. §§ 7, 12, 13.

[2]) H. G. B. Anl. 755 und 753. — In Betreff der eventuellen persönlichen Haftung des Empfängers von Gütern bezw. des Schiffers und Rheders, der letzteren in dem Falle, daß der Schiffer die Güter vor Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers ausgeliefert hat, s. daselbst und Art. 754.

[3]) Str. O. § 3. [4]) R. C. Bl. S. 751.

[5]) Motive, S. 15. [6]) Str. O. § 1.

Küstenbezirk oder für einen Theil desselben zugleich zum Strandvogt bestellt werden. [1])

Die Strandämter sind nicht als eigene Behörden gedacht, deren Geschäftskreis ausschließlich Strandungsangelegenheiten umfassen soll. Es sind demgemäß Lokalbehörden beziehungsweise Beamte, welche in der Nähe des Strandes ihren Sitz haben, mit Wahrnehmung der strandamtlichen Funktionen betraut worden. In Preußen führen die Strandamtsvorsteher in dieser Eigenschaft den Titel Strandhauptmann.

III. Die Organisation der Strandämter, die Abgrenzung ihrer Bezirke, die Anstellung der Strandbeamten, die Regelung des Verhältnisses der Strandvögte zu den Strandämtern, die Bestimmung der Behörden, welche die Aufsicht über diese Aemter und Beamten zu führen haben, sowie die Feststellung der Dienstbezüge der Strandbeamten steht den Landesregierungen nach Maßgabe der Landesgesetze zu. [2])

Als Aufsichtsbehörden fungiren in den preußischen Provinzen Ostpreußen, Westpreußen und Pommern die Regierungspräsidenten, in Schleswig-Holstein die Bezirksregierung zu Schleswig, in Hannover die Landdrosteien; in Mecklenburg-Schwerin das Ministerium des Innern, in Oldenburg das Staatsministerium, Departement des Innern, beziehungsweise die Regierung zu Eutin, in Lübeck das dortige Stadt- und Landamt, in Bremen der Senat, in Hamburg die Deputation für Handel und Schifffahrt. Selbstverständlich sind diese Behörden, soweit sie nicht selbst Centralorgane sind, den in Schifffahrtsangelegenheiten zuständigen Central-Regierungs-

---

[1]) Str. O. § 2. — In den Motiven heißt es in Betreff dieser Vorschrift: „Die Ausnahmebestimmung ist aus Gründen der Zweckmäßigkeit für einen Theil des Ostseegebietes erforderlich. Dort gestattet die Beschaffenheit der Küste die Bildung größerer Strandbezirke, als an der Nordsee, so daß dort die Zahl der anzustellenden Strandvögte eine verhältnißmäßig geringere sein kann. Dieser Umstand ermöglicht es nicht selten, Männer für die Funktionen der Strandbehörden zu gewinnen, welche gleichmäßig zur Leitung der Rettung und Bergung, wie zur Verwaltung der geborgenen Güter befähigt sind. Es liegt deshalb im Interesse der Vereinfachung der Organisation, für solche Fälle die Uebertragung der Geschäfte des Strandamtsvorstehers und derjenigen des Strandvogts an eine und dieselbe Person ausdrücklich zuzulassen.“ (S. 16, 17.) Jedoch hat sich die Vorschrift in der Folge auch für das Nordseegebiet als zweckmäßig erwiesen, woselbst eilf Strandamtsvorsteher zugleich als Strandvögte fungiren, während im Ostseegebiete nur zwei beide Funktionen vereinigen. S. das Verzeichniß in Anlage U.

[2]) Str. O. § 2.

behörden der betreffenden Bundesstaaten unterstellt, in Preußen dem Ministerium für Handel und Gewerbe.

Das Verzeichniß der Strandamts- und Strandvogtei-Bezirke sowie der Aufsichtsbehörden s. in Anlage U.

IV. Sowohl der Vorsteher eines Strandamtes als auch der Strandvogt haben die Eigenschaft öffentlicher Beamten. Beide Funktionen haben jedoch einen wesentlich verschiedenen Charakter; die Konsequenzen dieser Verschiedenheit zeigen sich namentlich darin, daß es mit der Stellung des Strandamtsvorstehers für unvereinbar erachtet wird, auch wenn er zugleich als Strandvogt fungirt, einen Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn geltend zu machen,[1]) während ein solcher dem Strandvogt, wie jedem Anderen, der bei einer Bergung oder Hülfsleistung thätig gewesen ist, zusteht.

Die bei den Berathungen im Reichstage gegebene Anregung, diesen Grundsatz auch auf den Strandvogt in Anwendung zu bringen, also keinem Strandbeamten einen Anspruch auf Belohnung aus Anlaß seiner amtlichen Thätigkeit zuzubilligen, weil man nur, wenn man den Strandvogt auf feste Kompetenzen stelle, demselben die nöthige Unbefangenheit bei Ausübung seiner Amtsthätigkeit und die gebührende Autorität bei seinen Untergebenen sichere, fand nicht die erforderliche Unterstützung. Es wurde dagegen geltend gemacht die Schwierigkeit der Ermittelung eines Maßstabes für die Normirung entsprechender fester Gebührnisse; zudem „würde es meistens unmöglich sein, den Eifer des Strandvogts bei dem Rettungsgeschäfte genügend zu kontroliren, und da man auf die Einwirkung des dem geschulten Beamten innewohnenden Bewußtseins, für den Staat und das allgemeine Wohl zu arbeiten, bei derartigen Stellungen kaum rechnen könne, so müsse die Betheiligung an dem Erfolge seiner Thätigkeit, die Aussicht auf einen derselben entsprechenden Lohn als Reizmittel für getreue Pflichterfüllung dienen, und werde dieses Reizmittel schwerlich in anderer Weise ersetzt werden können."[2])

Um zu verhüten, daß der Strandvogt mit Bezug auf die zu erlangenden Vortheile ganz auf das Niveau anderer Berger tritt, ist es demselben unbedingt verboten, so lange ein Schiff sich in Seenoth befindet, mit dem Schiffer einen Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohnes abzuschließen.[3])

V. Die Zuständigkeit anlangend, sind, wenn ein Schiff vor den deutschen Küsten oder in deutschen Gewässern in Seenoth geräth, die Strand-

---

[1]) Str. O. § 41. [2]) Vgl. Motive, S. 34; Kommissions-Bericht, S. 17, 18.
[3]) Instruktion zur Str. O. § 2.

vögte der benachbarten Bezirke gleichmäßig verpflichtet, die erforderlichen Vorkehrungen zur Rettung von Menschenleben, sowie zur Bergung und Hülfsleistung zu treffen. Die Leitung des Verfahrens steht für die ganze Dauer desselben demjenigen Strandvogt zu, welcher zuerst das Schiff betritt. Die Fürsorge für die geborgenen Gegenstände liegt der Strandbehörde ob, in deren Bezirke dieselben gelandet werden.[1])

§ 63.

Verfahren bei Bergung und Hülfsleistung in Seenoth.

A. Anzeigepflicht.

I. Damit der Strandvogt in den Stand gesetzt werde, bei jedem Strandungsfall so schnell als möglich einzugreifen, hat Jedermann, der ein auf den Strand gerathenes oder sonst unweit desselben in Seenoth befindliches Schiff wahrnimmt, die Pflicht, hiervon sofort, entweder persönlich oder durch einen besonderen und zuverlässigen Boten, bei etwa vorhandener Gelegenheit telegraphisch, dem zuständigen Strandvogt oder der nächsten Gemeindebehörde Anzeige zu machen. Die Nichterfüllung dieser Pflicht ist mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder Haft bedroht.

Erfolgt die Anzeige an die Gemeinde, so hat diese unverzüglich für die Mittheilung der Nachricht an den Strandvogt zu sorgen, und sind, um die schleunigste Benachrichtigung des Strandvogts sicherzustellen, die Gemeinden verpflichtet, hierzu gegen eine den ortsüblichen Sätzen entsprechende Vergütung einen Boten und die nöthigen Beförderungsmittel (Pferd, Gespanne, Boot) zu stellen.

Der Ueberbringer der ersten Anzeige hat Anspruch auf eine angemessene Vergütung, welche ihm für etwa versäumte Arbeitszeit oder stattgehabte Ausgaben Deckung gewähren soll.[2])

Die vorgedachten Vergütungen gehören zu den Bergungs- und Hülfskosten und sind, wenn anderweit Befriedigung nicht zu erreichen ist, aus Staatsmitteln zu leisten, auf Verlangen auch aus Staatsmitteln vorschußweise zu zahlen.[3]) In Betreff der Festsetzung derselben s. § 66.

B. Die Bergungs- und Rettungsmaßregeln.

II. Der Strandvogt ist zur Leitung der Bergungs- und Rettungsmaßregeln berufen.[4]) Derselbe hat sich, sobald ihm die Nachricht von einer

[1]) Instruktion zur Str. O. § 1.
[2]) Str. O. §§ 4, 43 und 5; Motive, S. 17, 18.
[3]) Str. O. § 10. [4]) Daselbst § 1.

Strandung oder einem sonstigen Fall der Seenoth zugegangen ist, unverzüglich an Ort und Stelle zu begeben und daselbst die zur Aufrechthaltung der Ordnung sowie zur Bergung oder Hülfsleistung erforderlichen Anordnungen zu treffen. Bis zu seinem Erscheinen sind die Strandunterbeamten und in deren Ermangelung die nächste Gemeindebehörde zu den erforderlichen Anordnungen berufen.

Der Strandvogt hat ferner Sorge zu tragen für die schleunigste Benachrichtigung

a. des Strandamtes,

b. des nächsten Zollbeamten, bis zu dessen Ankunft er das Zollinteresse selbst wahrzunehmen hat.[1])

Dadurch, daß dem Strandvogt die Aufrechthaltung der Ordnung an der Strandungsstelle übertragen ist, ist daselbst ein selbstständiges Eingreifen der Ortspolizeibehörde ausgeschlossen; es ist eine solche Regelung für erforderlich erachtet worden, weil eine Einmischung der örtlichen Polizeibehörde im Falle einer Meinungsverschiedenheit zwischen derselben und dem Strandvogt leicht die Bergung selbst erschweren oder verzögern kann.[2])

Die Polizeibehörden sind indeß verpflichtet, dem Strandvogt, wie überhaupt den Strandbehörden auf Verlangen in allen Maßregeln, welche im Falle einer Seenoth zur Rettung von Menschenleben, sowie zur Bergung oder Hülfsleistung dienlich sind, ohne Verzug Beistand zu leisten.[3])

In allen Fällen der Seenoth handelt es sich um eine rettende Thätigkeit nach zwei Richtungen hin, um die Rettung von Menschenleben und um die Bergung und Hülfsleistung im Interesse von Schiff und Ladung.

III. Die Rettung der gefährdeten Personen liegt dem Strandvogt in erster Linie ob.[4]) Um dieser seiner Pflicht in wirksamer Weise genügen zu können, sind ihm durch das Gesetz besondere Befugnisse eingeräumt, welche ihn in die Lage setzen sollen, das dazu erforderliche Personal und Material heranzuziehen.

Für die Sicherung der Mitwirkung von Privatpersonen mußte Sorge getragen werden, weil das Gesetz eine Zwangspflicht der Küstenbewohner, in Strandungsfällen Assistenz zu leisten, wie solche in den älteren Strandungsordnungen ausgesprochen war, grundsätzlich hat fallen lassen. Man ging davon aus, daß ein solcher Eingriff in die persönliche Freiheit, hauptsächlich mit der Tendenz, Gegenstände des Privateigenthums aus einer

---

1) Str. O. § 6; s. auch § 14.
2) Motive S. 18.
3) Instruktion zur Str. O. § 4.
4) Str. O. § 11.

gefährdeten Lage in Sicherheit zu bringen, der modernen Rechtsanschauung nicht entspräche, und hat demgemäß die Auferlegung einer solchen Verpflichtung nur für berechtigt erachtet, insofern der Fall der Seenoth sich als ein Fall gemeiner Gefahr oder Noth darstellt, und in diesem Sinne die allgemeine Vorschrift des § 360 Ziffer 10 des Reichsstrafgesetzbuches — nach welcher mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft bestraft wird, wer bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Noth von der Polizeibehörde oder deren Stellvertreter zur Hülfe aufgefordert, keine Folge leistet, obgleich er der Aufforderung ohne erhebliche eigene Gefahr genügen konnte — hierher übertragen, mit der Maßgabe, daß als Polizeibehörde auch der Strandvogt gilt. [1])

Der Strandvogt bedarf aber zur Erfüllung seiner in Rede stehenden Aufgabe nicht nur persönlicher Unterstützung; ebenso nothwendig kann für ihn die schleunige Beschaffung materieller Hülfsmittel sein. Es ist ihm deshalb die Befugniß beigelegt, während der Seenoth zur Rettung von Menschenleben die erforderlichen Fahrzeuge [2]) und Geräthschaften in Anspruch zu nehmen. Auf die Fahrzeuge und Geräthschaften der Vereine zur Rettung Schiffbrüchiger findet diese Vorschrift nur insoweit Anwendung, als die Vereinsmannschaft nicht selbst einschreitet. Diesen Vereinen wird ferner mit Rücksicht auf ihre gemeinnützige Wirksamkeit und ihre bewährte umsichtige Leitung eine bevorzugte Stellung auch insofern eingeräumt, als auf ihre Thätigkeit das Verbot, wider den Willen des Schiffers an das in der Noth befindliche Schiff anzulegen oder dasselbe zu betreten, ein Verbot, welches sogar für den Strandvogt verbindlich ist (s. IV), keine Anwendung erleidet.

Ferner darf der Strandvogt jeden außerhalb der öffentlichen Wege zum Strande führenden Zugang auch ohne Einwilligung des Verfügungsberechtigten in Anspruch nehmen, und zwar nicht allein für seine Person, sondern auch für die Rettungsmannschaften und für den Transport von Fahrzeugen und Geräthschaften. [3])

Soweit durch Inanspruchnahmen der vorgedachten Art ein wirklicher Schaden erwächst, ist derselbe zu vergüten. Ein Ersatz für entgangenen

---

[1]) Bis zum Eintreffen des Strandvogts ist in derartigen Fällen den bezüglichen Anordnungen der Organe der Gemeindebehörde Folge zu leisten. Vgl. Str. O. § 6, Abs. 2.

[2]) Darunter sind auch größere Schiffe, namentlich Dampfer zu verstehen. (Kommissionsbericht S. 10, 11.)

[3]) Meves, die strafrechtl. Bestimmungen rc. S. 132.

Gewinn wird dagegen nicht gewährt. Die Vergütung gehört zu den Bergungs- und Hülfskosten und ist, wenn anderweit Befriedigung nicht zu erreichen ist, aus Staatsmitteln zu leisten, auf Verlangen auch aus diesen vorschußweise zu zahlen.

Wer den in Rede stehenden Anordnungen des Strandvogts nicht Folge leistet, unterliegt der Strafvorschrift des § 360 Ziffer 10 des Reichsstrafgesetzbuches.[1])

IV. In Betreff der Bergung und Hülfsleistung gelten folgende Normen:

1) Wider den Willen des Schiffsführers[2]) dürfen Maßregeln zum Zwecke der Bergung oder Hülfsleistung nicht ergriffen werden. Insbesondere darf wider seinen Willen weder an das Schiff angelegt, noch dasselbe betreten werden. Eine Ausnahme findet nur bezüglich der Vereine zur Rettung Schiffbrüchiger statt (s. unter III). Auch der Strandvogt darf wider den Willen des Schiffers nicht eingreifen und selbst, wenn er die Leitung des Verfahrens, weil kein Widerspruch von Seiten des Schiffsführers erfolgt war, übernommen hatte, ist der letztere befugt, ihm dieselbe jederzeit wieder abzunehmen, sobald er für die etwa bereits entstandenen Bergungs- und Hülfskosten, einschließlich des Berge- und Hülfslohnes, die von dem Vorsteher des Strandamtes oder dem Strandvogt erforderlich befundene Sicherheit bestellt hat.[3]) Der Werthbetrag der Sicherheitsbestellung darf vom Strandvogt höchstens auf den dritten Theil des Werthes der unter seiner Leitung geborgenen Gegenstände bemessen werden. Wird die Sicherheit durch Hinterlegung von Geld oder Werthpapieren bestellt, so sind dieselben unverzüglich an das Strandamt abzuliefern.[4])

Grundsätzlich ist hiernach die selbstständige Stellung des Schiffers als des Repräsentanten aller Interessenten an Schiff und Ladung, welchem zugleich die Verantwortlichkeit für das Leben und Wohl des an Bord eingeschifften Personals obliegt, voll gewahrt, während in dem Regierungsentwurfe eine bedeutsame Einschränkung enthalten war, dahin gehend: „sobald die Besorgniß begründet erscheint, daß durch die eigene Leitung des Schiffers Gefahr für Menschenleben entstehen oder die Sicherheit der Schifffahrt beeinträchtigt werden würde, oder daß der Schiffer in böser

---

[1]) Str. O. §§ 9, 10 und 7, Abs. 2.

[2]) D. i. des Schiffers oder dessen Stellvertreters; Str. O. § 42. — Einem anderen Interessenten an Schiff oder Ladung steht ein Einspruchsrecht nicht zu, namentlich auch nicht dem Rheder.

[3]) St. O. §§ 7 und 8. [4]) Instruktion zur Str. O. § 3.

Absicht handele, darf der Strandvogt auch wider dessen Willen die zur Beseitigung der Gefahr erforderlichen Anordnungen treffen", und die fernere Bestimmung, daß in diesen Fällen der Schiffer dem Strandvogt die Leitung des Verfahrens erst dann wieder abnehmen dürfe, wenn der letztere die Besorgniß, welche ihm zum Einschreiten Veranlassung gegeben, nicht mehr für begründet erachte.[1]) Diese Abweichung von dem Prinzip, daß die Interessen aller Betheiligten am besten dadurch zu wahren seien, daß gerade im Falle der Gefahr der Schiffer das Kommando über das ihm anvertraute Fahrzeug führen müsse, wurde für nothwendig erachtet, da, sobald ein Schiffer die ihm gestellte Aufgabe nicht erfüllen könne oder wolle, und dadurch die Gefahr einer Schädigung wichtiger öffentlicher Interessen herbeigeführt werde, der Staat die Pflicht habe, durch seine Organe zu interveniren. Bei den Erörterungen im Reichstage fand dieser Gesichtspunkt jedoch keine Anerkennung.[2]) Es kann jetzt der Strandvogt nicht einmal für befugt erachtet werden, wider den Willen des Schiffers zur Rettung von Menschenleben sich an Bord des gefährdeten Schiffes zu begeben.[3])

2) Zum Anlegen an ein von der Besatzung verlassenes Schiff oder zum Betreten desselben bedarf es, sofern nicht dringende Gefahr im Verzuge ist, der Erlaubniß des Strandvogts.[4]) Ohne diese Erlaubniß dürfen daher auch die Strandunterbeamten nur in Fällen dringender Gefahr sich an Bord des von der Mannschaft verlassenen Schiffes begeben.

3) Um den Rhedern und Versicherern eines in Seenoth gerathenen Schiffers, sowie den Absendern, Empfängern und Versicherern der Ladung die Wahrnehmung ihrer Interessen nach Möglichkeit zu sichern, ist es denselben freigestellt, sich an der Bergung oder Hülfsleistung durch Gestellung von Fahrzeugen, Mannschaften ꝛc. zu betheiligen. Sie haben dabei jedoch den Anordnungen des Strandvogts Folge zu leisten, welcher ungeeignete oder seinen Anweisungen zuwiderhandelnde Personen von der Betheiligung auszuschließen berechtigt ist.[5])

4) In dem Falle der Bergung hat der Strandvogt zunächst die Schiffs- und Ladungspapiere, insbesondere das Schiffsjournal an sich zu nehmen, das letztere sobald als möglich mit dem Datum und seiner Unter-

---

[1]) §§ 9 Abs. 2 und 10 Abs. 2 des Entwurfes.

[2]) S. darüber namentlich den Kommissionsbericht S. 6 bis 9.

[3]) Meves (a. a. O. S. 128, 129) sucht die entgegenstehende Auffassung zu rechtfertigen. Jedoch kann dieselbe der Entwickelungsgeschichte der Vorschrift des § 7 Str. O. gegenüber nicht mit Erfolg vertreten werden.

[4]) Str. O. § 7. [5]) Instruktion zur Str. O. § 5.

schrift abzuschließen, und demnächst sämmtliche Papiere dem Schiffer zurückzugeben.[1])

5) Zweck der Bergung und Hülfsleistung ist, Schiff und Ladung soweit als thunlich in Sicherheit zu bringen. Hierbei ist eine strenge Kontrole erforderlich, um Schädigungen der Schiffs- und Ladungsinteressenten vorzubeugen. Diese Kontrole hat je nach den Umständen der Schiffer oder der Strandvogt auszuüben.

Ohne Genehmigung des Schiffers oder des Strandvogts, wenn der letztere die Leitung des Verfahrens übernommen hatte, darf nichts aus dem Schiffe fortgeschafft werden. Auch hat zunächst der Schiffer beziehungsweise der Strandvogt zu bestimmen, wohin die fortgeschafften Gegenstände sowie das Schiff selbst zu bringen sind. In Ermangelung einer solchen Bestimmung muß das Geborgene, sofern keine Hindernisse entgegenstehen, wie z. B. widriger Wind, bei Verlust des Anspruches auf Berge- oder Hülfslohn, nach dem zunächst erreichbaren deutschen Hafen oder Landungsplatze gebracht und sofort der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt angezeigt werden. Diese Verpflichtung gilt auch hinsichtlich der bei Gelegenheit der Seenoth seetriftig gewordenen Gegenstände, d. h. solcher Gegenstände, welche in das Meer geworfen oder gespült und noch nicht an den Strand getrieben sind.[2]) Die aus dem Schiffe fortgeschafften Gegenstände sind, sobald dies thunlich, zu verzeichnen.[3])

6) Werden einzelne Stücke der Ladung oder des Schiffes oder sonstige Gegenstände, welche auf dem Schiffe sich befunden oder zu demselben gehört haben, an das Land getrieben, so hat derjenige, welcher dieselben birgt, dies sofort einem der mitwirkenden Beamten anzuzeigen und auf Erfordern die Sachen abzuliefern.[4])

7) Mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft wird bestraft, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist:

a. wer wider den Willen des Schiffers sich mit Maßregeln zum Zwecke der Bergung oder Hülfsleistung befaßt, an das Schiff anlegt oder dasselbe betritt;

b. wer, außer im Falle dringender Gefahr, ohne Erlaubniß des Strandvogts an ein von der Besatzung verlassenes Schiff anlegt oder dasselbe betritt;

---

[1]) Str. O. § 11. [2]) Meves a. a. O. S. 134, 135. [3]) Str. O. § 12.
[4]) Daselbst § 13.

c. wer ohne Genehmigung des Schiffers beziehungsweise des Strandvogts Gegenstände aus dem Schiffe fortschafft;

d. wer solche Gegenstände nicht an den von dem Schiffer beziehungsweise dem Strandvogt bezeichneten Bestimmungsort schafft;

e. wer in Ermangelung einer desfallsigen Bestimmung das Geborgene, sofern keine Hindernisse entgegenstehen, nicht nach dem zunächst erreichbaren deutschen Hafen oder Landungsplatze bringt und nicht sofort der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt Anzeige macht;

f. wer einzelne bei der Seenoth strandtriftig gewordene Gegenstände birgt und es unterläßt, davon sofort einem der mitwirkenden Beamten Anzeige zu machen und auf Erfordern die Sachen abzuliefern. [1])

C. Fernere Behandlung des Strandgutes.

V. Nach erfolgter Bergung beginnt die administrative Thätigkeit des Strandamtes, umfassend die Abwickelung der gesammten durch die Bergung entstandenen Verhältnisse, soweit es sich nicht um solche Streitigkeiten handelt, deren Erledigung im Prozeßwege erfolgen muß.

Die im steuerfiskalischen Interesse erforderliche zollamtliche Behandlung des geborgenen Strandgutes bedingt eine Zusammenwirkung der Strandbehörden mit den Zollbehörden bis zur bewirkten zollamtlichen Abfertigung. Nur in denjenigen Theilen des Reichsgebietes, welche von der Zollgrenze ausgeschlossen sind, in denen mithin die hier in Betracht kommenden Zollgesetze nicht in Anwendung kommen, findet eine Mitwirkung der Zollbehörde nicht statt. [2])

Der Strandvogt hat, sobald er die Nachricht von einem Strandungs- oder sonstigen Seenothsfalle erhalten, hiervon sowie in der Folge von der Bergung sofort dem nächsten Zollbeamten Mittheilung zu machen und bis zu dessen Ankunft das steuerfiskalische Interesse selbst wahrzunehmen. [3])

Das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 enthält bezüglich des Strandgutes folgende besondere Vorschriften:

---

[1]) Str. O. § 43 in Verbindung mit den §§ 7 Abs. 1, 12 Abs. 1 und 13.

[2]) Daselbst § 46.

[3]) Daselbst §§ 6 Abs. 1 und 14 Abs. 1. — In Gemäßheit des § 20 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 (B. G. Bl. S. 317) sind überhaupt die Staats- und Kommunalbehörden zur Unterstützung der Grenzwache verpflichtet und haben insbesondere Uebertretungen der Zollvorschriften, welche bei Ausübung des Dienstes zu ihrer Kenntniß kommen, möglichst zu hindern und jedenfalls zur näheren Untersuchung sofort anzuzeigen.

1) Bei der Bergung von Strandgut leidet die Bestimmung, daß die Ueberschreitung der Zollgrenze nur während der Tageszeit und nur auf einer Zollstraße erfolgen darf, eine Ausnahme.[1])

2) Für beschädigte Güter, welche aus den an den Küsten des Zollgebietes gestrandeten Schiffen geborgen sind und im Wege öffentlichen Aufgebotes zum Verkaufe gelangen, ist auf den Antrag der Betheiligten ein Eingangszoll von zehn Prozent des Bruttoertrages des Auktionserlöses zu erheben, wenn sowohl die Behörde, welche die Auktion abhält, als die Zollbehörde die stattgehabte Beschädigung der Waare bescheinigt.[2])

3) Inländische Strandgüter von Schiffen, welche nach dem Auslaufen verunglücken, bleiben, wenn die Thatsache vollständig nachgewiesen ist, frei vom Eingangszolle.[3])

4) Schiffswracks anlangend, ist zu unterscheiden:

a. Wracks, welche als Schiffskörper geborgen und zum Zwecke der Reparatur eingebracht werden, sind zu behandeln wie Wasserfahrzeuge, d. h. sie sind vom Eingangszolle frei. Dasselbe gilt hinsichtlich der dazu gehörigen gewöhnlichen Schiffsutensilien (s. § 6, V).

b. Wracks dagegen, welche mit der Bestimmung zum Zerschlagen oder schon in Theilen und Trümmern eingebracht werden, sind, einschließlich aller unbrauchbaren Utensilien, mit zwei Prozent der Lösung des öffentlichen Verkaufes derselben zur Verzollung zu ziehen.[4])

Dies gilt jedoch nur bezüglich der Wracks fremder Schiffe; Wracks inländischer Schiffe nebst den dazu gehörigen Inventarienstücken sind vom Eingangszolle frei.[5])

---

1) Vereinszollgesetz § 21.

2) Das. § 82. — Diese Vorschrift bezieht sich nicht allein auf beschädigte Güter, welche aus gestrandeten Schiffen geborgen sind, sondern auch auf andere durch Seeunglück beschädigte Güter, z. B. auf solche Gegenstände, welche an den Küsten des deutschen Zollgebietes antreiben, oder die auf den Watten oder auf der See aufgefischt, oder die aus auf offener See beschädigten Schiffen gerettet werden, nicht aber auf solche beschädigte Güter, welche, nachdem ein Schiff durch Seeunglück beschädigt, aber nicht gestrandet und zur Bergung der Ladung in einen Hafen des Zollgebietes gebracht worden ist, daselbst entlöscht werden.

3) Daselbst § 117.

4) Eine Verzollung nach Beschaffenheit des Materials der Bestandtheile würde häufig sehr große Schwierigkeiten bieten und erhebliche Kosten verursachen. Zur Erleichterung der Zollabfertigung ist deshalb obige Bestimmung getroffen. Vgl. Appelt-Behrend, Kommentar zum deutschen Zolltarif, S. 259.

5) Verfg. des preuß. Finanzministers vom 1. Mai 1880. In denjenigen Fällen, wo die Strandung an einer nicht zum Zollgebiete gehörigen Küste erfolgt ist, soll

VI. Die geborgenen Gegenstände werden von dem Strandamte und dem Zollbeamten gemeinschaftlich in Verwahrung genommen.[1])

Das Strandamt hat mit Zuziehung des Schiffers und des Zollbeamten ein Inventarium der geborgenen Gegenstände unter Angabe der vorhandenen Marken und Nummern und mit Benutzung der vorläufigen Verzeichnisse (IV, 5) aufzunehmen, dabei auch überall den Werth und die Menge zu vermerken, soweit dieselben sich aus vorhandenen Schriftstücken ergeben oder anderweit ohne Verletzung der Verpackung festzustellen sind. Die Werthangabe erfolgt mit Rücksicht darauf, daß die Höhe des Berge- oder Hülfslohnes von dem Werthe der geborgenen Sachen mit abhängt. Das Inventarium ist von dem Zollbeamten und dem Schiffer zu unterschreiben; die Einsicht desselben oder die Fertigung einer Abschrift ist auch anderen Betheiligten zu gestatten.[2])

Sobald das Strandamt die Inventarisation beendet und der Zollbeamte die erforderlichen Vorkehrungen zur Sicherung des Zollinteresses getroffen hat, ist für die Deckung der Bergungskosten einschließlich des Bergelohnes, für welche dem Gläubiger ein Zurückbehaltungsrecht an den geborgenen Gegenständen bis zur Sicherheitsleistung zusteht (§ 61, VII), Sorge zu tragen.

Nach Bezahlung oder Sicherstellung dieser Kosten und nach erfolgter zollamtlicher Abfertigung werden die geborgenen Gegenstände dem Schiffer, als dem Repräsentanten der Schiffs- und Ladungsinteressenten, in Ermangelung desselben demjenigen, welcher sonst seine Empfangsberechtigung nachweist, ausgeliefert.

Die für das augenblickliche Bedürfniß der Schiffsbesatzung und der Passagiere erforderlichen Gegenstände sind ohne weiteres, d. i. vor Bezahlung oder Sicherstellung der Bergungskosten und vor bewirkter Zollabfertigung, auszuhändigen.[3])

VII. Nicht selten, namentlich wenn fremde Schiffe an den deutschen Küsten stranden, sind Schiffer, Rheder, Ladungseigenthümer und Versicherer

---

jedoch die Zollfreiheit nur mit ministerieller Genehmigung anerkannt werden. Appelt-Behrend, daselbst.

[1]) Str. O. § 14. [2]) Daselbst § 15.

[3]) Daselbst § 16. — Die im Interesse der Besatzung und der Passagiere zugelassene Ausnahme war im Regierungsentwurfe nicht enthalten. Nach dem Wortlaut des Passus im Gesetz soll die Vergünstigung außer den Passagieren der „Mannschaft" zu Theil werden. Offenbar ist hier nicht die Schiffsmannschaft im Sinne des § 3 der S. O., also mit Ausschluß des Schiffers, sondern die gesammte Schiffsbesatzung gemeint.

in Verlegenheit, vertrauenswürdige und geschäftskundige Personen in der Nähe des Strandungsortes zu ermitteln, welchen sie die Vertretung ihrer Interessen bei den Verhandlungen mit dem Strandamte, den Bergern u. s. w. übertragen können. Für die Privatbetheiligten wie für die Strandbehörden ist es von gleicher Wichtigkeit, daß diese Vertretung zuverlässigen Personen anvertraut wird; für die ersteren, damit der Strandungsfall nicht zu ihrer Uebervortheilung ausgenutzt werde, für die letzteren im Interesse der Beschleunigung und möglichsten Vereinfachung jener Verhandlungen. Demgemäß sind die Landesregierungen ermächtigt, behufs Uebernahme der Vertretung der Betheiligten in Bergungs- und Hülfsleistungsfällen an geeigneten Orten ein für allemal Sachverständige zu bestellen. Dieselben sind in den einzelnen Fällen den Betheiligten von dem Strandamte namhaft zu machen. Ob die Betheiligten einen solchen Sachverständigen oder eine andere Person mit ihrer Vertretung betrauen wollen, bleibt ihnen aber völlig freigestellt. [1])

VIII. Leicht verderbliche und solche Gegenstände, deren Aufbewahrung mit Gefahr oder unverhältnißmäßigen Kosten verbunden sein würde, können von dem Strandamte öffentlicht verkauft werden, jedoch bei Anwesenheit des Empfangsberechtigten nur mit dessen Zustimmung oder nach fruchtlos an ihn ergangener Aufforderung, die Gegenstände in Empfang zu nehmen. [2])

IX. Entstehen Zweifel oder Streitigkeiten über die Empfangsberechtigung oder sind die Empfangsberechtigten nicht alsbald zu ermitteln, so hat das Strandamt die betreffenden Gegenstände oder deren Erlös (VIII) in Verwahrung zu nehmen und in dem letzteren Falle behufs Ermittelung der Empfangsberechtigten,

a. sofern sich genügender Anlaß dazu bietet, geeignete Vorverhandlungen einzuleiten und dem dadurch ermittelten Berechtigten die geborgenen Gegenstände nach Maßgabe der obigen Vorschriften (VI) auszuliefern;

b. falls sich kein solcher Anlaß bietet oder durch die Vorverhandlungen der Empfangsberechtigte nicht ermittelt wird, das Aufgebotsverfahren einzuleiten. [3]) S. § 65.

---

[1]) Str. O. § 17 und Motive, S. 25. [2]) Str. O. § 18.

[3]) Str. O. §§ 19 und 26. — Nach dem Regierungsentwurfe sollte von dem Stadium ab, wo Zweifel oder Streitigkeiten über die Empfangsberechtigung entstanden, oder wenn die Empfangsberechtigten nicht alsbald zu ermitteln waren, die weitere Erledigung der Angelegenheit dem Gericht zufallen, während dem Strandamte nur noch die Ausführung der gerichtsseitig an dasselbe gestellten Requisitionen

§ 64.

Bergung außer dem Falle einer Seenoth.

I. Außer in dem Falle einer Seenoth wird durch Bergung besitzlos gewordener Gegenstände ein Anspruch auf Bergelohn, unabhängig davon, ob der Verlust des Besitzes auf einen vorangegangenen Seeunfall oder auf eine andere Veranlassung zurückzuführen ist, begründet:

1) wenn solche Gegenstände von der See entweder auf den Strand geworfen oder gegen denselben getrieben — Seeauswurf und beziehungsweise strandtriftige Gegenstände — und vom Strande aus geborgen werden;

2) wenn versunkene Gegenstände, insbesondere Schiffstrümmer, vom Meeresgrunde heraufgebracht, oder

3) wenn ein verlassenes Schiff oder sonstige besitzlos gewordene Gegenstände in offener See treibend — seetriftige Gegenstände — von einem Fahrzeuge geborgen werden.[1])

Die nähere Bezeichnung der Gewässer, welche in derartigen Fällen der See gleichzuerachten sind, ist den Landesregierungen vorbehalten.

Die Berger sind verpflichtet, bei Verlust des Anspruches auf Bergelohn beziehungsweise auf die geborgenen Gegenstände (§ 65, II) und bei Vermeidung einer Geldstrafe von einhundertundfünfzig Mark oder von Haft, der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt eine Anzeige zu machen und demselben die geborgenen Gegenstände zur Verfügung zu stellen, und zwar:

---

in Beziehung auf die Aufbewahrung, den Verkauf und die Auslieferung von Sachen, sowie auf die Auszahlung von Geldern obliegen sollte. Im Reichstage hat man aber aus Zweckmäßigkeitsgründen und mit Rücksicht auf die vorwiegend administrative Natur des zur Ermittelung der Empfangsberechtigten einzuleitenden Verfahrens diesen Standpunkt fallen lassen. Vergl. Motive, S. 20, 21 und Kommissionsbericht, S. 11, 12.

[1]) Das bei Gelegenheit der Uebungen der Kaiserlichen Marine und der von den zum Ressort des Reichsheeres gehörigen Küstenbefestigungen aus vorgenommenen Schießübungen zeitweise vertriebene Material jeder Art, wie Scheibenholz, Sprengstücke von den bei den Torpedo- und Seeminen-Uebungen benutzten Sprengobjekten, Boots-Inventarienstücke 2c., kann nicht von vornherein als besitzlos, und mithin erst von dem Zeitpunkte ab als strand- oder seetriftiges Gut angesehen werden, mit welchem die betreffenden Marine- oder Truppentheile selbst die Bergung im Anschluß an die Uebung aufgegeben haben. — Die Ausschlußfrist wird der Natur der Verhältnisse entsprechend immer nur eine kurze sein.

a. in dem Falle zu Ziffer 1 sofort;

b. in den Fällen zu Ziffer 2 und 3, sobald das bergende Fahrzeug nach der Bergung an der deutschen Küste anlegt oder vor Anker geht, mit der Maßgabe jedoch, daß die Verpflichtung fortfällt, wenn das Fahrzeug inzwischen an einer fremden Küste angelegt hat oder vor Anker gegangen ist und die Berger dort die geborgenen Gegenstände dem Eigenthümer oder einer Behörde zur Verfügung gestellt haben.[1])

Der Regierungsentwurf hatte für die letzteren Fälle eine Verpflichtung zur Anzeige nur als bestehend anerkannt, „insofern das bergende Fahrzeug nach der Bergung zuerst an der deutschen Küste anlegt oder vor Anker geht". Eine erhebliche praktische Bedeutung wird der Ausdehnung der Verpflichtung nach Maßgabe der im Reichstage abgeänderten Fassung kaum beizumessen sein.[2])

II. Das weitere Verfahren nach der Anzeige von Bergungen der vorgedachten Art regelt sich nach den im § 60 unter C gedachten Vorschriften. Das Strandamt, sobald ihm die Anzeige zugegangen ist, hat zunächst den Berger über die Zeit, den Ort und die Umstände der Bergung sowie über den beanspruchten Lohn zu hören.[3])

III. Um, soweit sich ein Bedürfniß herausstellen sollte, die Erledigung dieser Fälle, namentlich die Ermittelung der Empfangsberechtigten auf einfacherem Wege zu ermöglichen, ist den Landesregierungen gestattet, Anmeldestellen einzurichten, welchen die Strandämter jede Bergung der in Rede stehenden Art mitzutheilen haben. Auf diesen Anmeldestellen ist ein Fundverzeichniß über die geborgenen Gegenstände und den Ort ihrer Aufbewahrung zu führen und zur Einsicht für Jedermann auszulegen. Ein Auszug aus dem Verzeichniß wird in angemessenen Fristen bekannt gemacht. Mit diesen Maßgaben regelt sich das Verfahren im übrigen auch da, wo Anmeldestellen eingerichtet sind, nach den allgemeinen Vorschriften (II).[4])

IV. Ob und inwieweit als Vergütung für Bergung des von den Landesregierungen zur Betonnung des Fahrwassers verwendeten Materials an Tonnen, Ketten und sonstigem Zubehör, welches sich von der Auslegestelle los-

---

1) Str. O. §§ 20, 21, 22, 35, 43.

2) Vergl. den Kommissionsbericht S. 13 bis 15 und die Kritik bei Lewis, II. S. 135, 136.

3) Str. O. § 23.

4) Str. O. § 24 und Motive, S. 28.

gerissen hat und fortgetrieben ist, besondere Lohnsätze an Stelle des Bergelohnes treten, bestimmt sich, je nachdem die Bergung im eigenen Gebiete oder außerhalb desselben erfolgt, nach dem bezüglichen Landesrecht oder den etwa abgeschlossenen Staatsverträgen.[1])

V. Wenn auf der Rhede oder im Fahrwasser eines Hafens versunkene Wracks, Anker oder andere Gegenstände die Schifffahrt beeinträchtigen und der Eigenthümer entweder nicht bekannt oder zur Fortschaffung derselben nicht bereit ist, so erfordert das öffentliche Interesse deren Beseitigung von Amtswegen. Die nach den örtlichen Verhältnissen für derartige Anordnungen zuständige Behörde ist demgemäß ermächtigt, die Beseitigung zu veranlassen[2]) und zur Deckung der Kosten die beseitigten Gegenstände öffentlich zu verkaufen. Gewährt der Erlös einen Ueberschuß, so wird dieser dem Eigenthümer, nach erfolgter zollamtlicher Abfertigung, ausgezahlt. Ist der Eigenthümer unbekannt oder seine Legitimation zweifelhaft, so wird nach Maßgabe der im § 63, IX mitgetheilten Vorschriften verfahren. Ist das Aufgebotsverfahren fruchtlos ausgefallen, so fällt der Rest des Erlöses der Seemannskasse oder in Ermangelung einer solchen der Armenkasse des Hafenortes zu.[3])

§ 65.

Das Aufgebotsverfahren in Bergungssachen und das Recht auf herrenlose geborgene Sachen.

I. Das nach Maßgabe des § 63, IX bei dem Strandamte einzutheilende **Aufgebotsverfahren** dient dazu, eine Grundlage für die Verfügung über das geborgene Gut zu gewinnen, soweit die Empfangsberechtigten nicht ohne weiteres oder durch Vorverhandlungen ermittelt werden konnten.

Im Aufgebotsverfahren werden alle unbekannten Berechtigten aufgefordert, bis zu einem bestimmten Termine bei dem Strandamte ihre Ansprüche anzuzeigen, widrigenfalls dieselben bei der Verfügung über die geborgenen Gegenstände unberücksichtigt bleiben würden. Der Termin ist auf vier Wochen bis neun Monate zu bestimmen. Das Aufgebot wird durch Aushang (Anschlag) an der Amtsstelle, sowie nach dem Ermessen des Strandamtes durch eine oder mehrere Anzeigen in öffentlichen Blättern und

---

[1]) Str. O. § 45.

[2]) Die Art der Beseitigung (durch Sprengen, Heben, Fischen 2c.) ist lediglich von dem Ermessen der Behörde abhängig.

[3]) Str. O. § 25.

Anschlag an Börsen und anderen geeigneten Orten bekannt gemacht. Zur Ersparung von Kosten kann das Aufgebot so lange ausgesetzt werden, bis eine angemessene Zahl von Gegenständen angesammelt ist. Ein Ausschlußbescheid wird nicht erlassen.[1])

II. Diejenigen Gegenstände, auf welche innerhalb der Anmeldefrist ein Anspruch nicht angezeigt ist, werden nach Ablauf des Termines und nach erfolgter zollamtlicher Abfertigung gegen Erlegung der Bergungskosten entweder dem Landesfiskus oder dem Berger überwiesen und zwar erfolgt

a. die Ueberweisung an den Landesfiskus, soweit es sich um Gegenstände handelt, welche in Seenoth vom Strande aus geborgen sind, oder um Seeauswurf oder strandtriftige Güter;

b. die Ueberweisung an den Berger, wenn es sich um versunkene oder seetriftige Gegenstände handelt.

Die älteren Rechte auf herrenloses Strandgut sind aufgehoben. Ob und in welcher Weise dafür eine Entschädigung zu gewähren, ist der Landesgesetzgebung überlassen.

In den Fällen zu b kann ein Bergelohn überhaupt nicht in Ansatz kommen, während in den Fällen zu a mit den Bergungskosten auch der Bergelohn vom Fiskus zu bezahlen ist.

Der Anspruch zu b fällt zu Gunsten der Seemannskasse des Ortes, wo das Strandamt seinen Sitz hat, oder in Ermangelung einer solchen zu Gunsten der Ortsarmenkasse fort, wenn der Berger die ihm obliegende Anzeige von der Bergung unterlassen hat.

Die Antheile mehrerer Mitberechtigter in dem Falle zu b bestimmen sich nach den in § 61, V gedachten Grundsätzen.

Durch die Auslieferung der geborgenen Gegenstände an den Landesfiskus beziehungsweise an die Berger verlieren deren bisherige Eigenthümer nicht das Eigenthum daran. Der Empfänger erlangt vielmehr zunächst nur die Rechte des redlichen Besitzers und ist, wenn nach Ablauf der Anmeldungsfrist und vor dem Eintritte der Verjährung von dem Eigenthümer nachträglich Ansprüche darauf geltend gemacht werden, zur Herausgabe verpflichtet, aber nur soweit, als er sich dann noch im Besitze der Sache befindet, oder zur Entschädigung, soweit er durch den aus derselben gelösten Werth noch bereichert ist, immer aber nur gegen Ersatz der Bergungskosten beziehungsweise nach Abzug des Bergelohnes. Handelt es sich um versunkene oder seetriftige Gegenstände, welche dem Berger überwiesen waren,

---

1) Str. O. § 27.

so behält derselbe auch den noch in seinem Besitze befindlichen Vortheil, insoweit dieser den Bergelohn nicht übersteigt.[1])

III. Sind vor Ablauf der Anmeldefrist Ansprüche angezeigt, so stehen diejenigen, von welchen die Anmeldung ausgeht, und derjenige, welchem die Gegenstände bei unterbleibendem Nachweise der Rechtmäßigkeit jener Ansprüche zufallen würden (der Landesfiskus beziehungsweise der Berger) einander als Parteien gegenüber, zwischen welchen die Sache zum Austrag zu bringen ist. Das Strandamt hat demgemäß die letzteren aufzufordern, sich binnen einer, nach administrativem Ermessen zu bestimmenden Frist zu erklären, ob sie diese Ansprüche anerkennen wollen oder nicht, widrigenfalls dieselben für anerkannt erachtet werden würden.

Wenn innerhalb dieser Frist ein Widerspruch seitens der Aufgeforderten nicht erhoben ist, so kommt es darauf an, ob die Empfangsberechtigung anderweit, sei es, weil sich mehrere Eigenthumsprätendenten gemeldet haben, sei es, weil Dritte Ansprüche erheben, streitig ist oder nicht.

1) Ist sie nicht streitig, so ist die Auslieferung der Gegenstände an denjenigen zu bewirken, welcher den Anspruch angezeigt hat, und zwar, nach Maßgabe der im § 63, VI gedachten Vorschriften,

a. falls das Strandamt den Anspruch für nachgewiesen erachtet, sofort,
b. anderenfalls erst nach Ablauf des Aufgebotstermins, sofern auch bis dahin weitere Ansprüche nicht angemeldet werden.

2) Ist oder wird dagegen die Empfangsberechtigung streitig, so bestimmt das Strandamt denjenigen, gegen welchen die sonst angezeigten Ansprüche im Wege der Klage auszuführen sind. Diesem steht auch die Befugniß zu, gegen Leistung einer vom Strandamte zu bestimmenden Sicherheit die Auslieferung der geborgenen Gegenstände zu verlangen. Auf Antrag hat das Strandamt in diesem Falle dafür zu sorgen, daß die festgestellten Ansprüche auf Bergungs- oder Hülfskosten aus der bestellten Sicherheit oder durch den Verkauf der geborgenen Gegenstände befriedigt werden.

Erfolgt dagegen innerhalb der Erklärungsfrist seitens des zur Erklärung aufgeforderten Fiskus oder Bergers ein Widerspruch, so sind die angezeigten Ansprüche gegen denselben im Wege der Klage (Anerkennungsklage) auszuführen.[2])

---

[1]) Str. O. §§ 28 und 35; Motive S. 30, 31. — S. auch Lewis II. S. 138 und daselbst S. 139 in Betreff des Vindikationsrechts gegen den dritten Besitzer, welcher sein Recht vom Empfänger herleitet.

[2]) Str. O. §§ 29, 30, 32, 34. S. auch die Kritik bei Lewis II. S. 139 bis 141.

Zur Anstellung der Klage in den vorgedachten Fällen, welche bei dem für den Ort des Strandamtes zuständigen Gericht zu erheben ist, bestimmt das Strandamt eine angemessene Ausschlußfrist.[1])

§ 66.

Festsetzung der Bergungs- und Hülfskosten.

I. Die Festsetzung der Bergungs- und Hülfskosten einschließlich des Berge- oder Hülfslohnes erfolgt im Verwaltungswege, unter Vorbehalt des Rechtsweges.[2]) Zur Mitwirkung bei diesem administrativen Verfahren sind die Strandämter und deren Aufsichtsbehörden berufen. Das Strandamt hat zunächst die Entscheidung vorzubereiten und liegt ihm zu dem Behufe ob:

a. die in Ermangelung einer stattgehabten gütlichen Einigung erfolgenden Anmeldungen der Ansprüche entgegenzunehmen;

b. die Betheiligten, soweit dieselben anwesend sind, über die erhobenen Ansprüche zu vernehmen;

c. eine Berechnung der aufgestellten Forderungen zu entwerfen, und

d. dieselben zu begutachten.

Die Aufsichtsbehörde hat demnächst die ihr vom Strandamte mit Gutachten eingereichte Aufstellung zu prüfen und durch Bescheid festzusetzen. Den Landesregierungen ist es vorbehalten, diese Obliegenheiten der Aufsichtsbehörde dem Strandamte zu übertragen.[3])

Jedem Betheiligten ist der Bescheid zu Protokoll bekannt zu machen oder eine Ausfertigung desselben zuzustellen. Die Zustellung ist gültig, wenn sie unter Beobachtung der für Zustellungen in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten vorgeschriebenen Formen erfolgt.[4]) Die Verwaltungsbeamten haben dabei die Glaubwürdigkeit der Gerichtsvollzieher.[5])

II. Gegen den Bescheid der Aufsichtsbehörde findet nur der Rechtsweg statt.[6]) Jede gerichtliche Verfolgung der in Rede stehenden Ansprüche

---

[1]) Str. O. § 31.

[2]) Eine derartige Erledigung war durch Art. 756 H. G. B. den Landesgesetzen vorbehalten gewesen.

[3]) Eine Uebertragung der in Rede stehenden Obliegenheiten auf die Strandämter ist erfolgt für Mecklenburg-Schwerin durch die V. vom 17. Dezember 1874, für Lübeck durch die V. vom 2./3. November 1874, für Hamburg durch den Erlaß vom 23. Dezember 1874, für Bremen durch das G. vom 17. Dezember 1874, für Oldenburg durch die V. vom 11. Dezember 1874.

[4]) C. P. O. §§ 152 ff. [5]) Str. O. §§ 36, 37, 38, 40. [6]) Daselbst § 39.

ist aber ausgeschlossen, so lange nicht die vorläufige Entscheidung der Verwaltungsbehörde, d. i. der Aufsichtsbehörde beziehungsweise des Strandamtes, herbeigeführt ist. Der Rechtsweg hat lediglich den Charakter einer auf Anfechtung des Bescheides der Verwaltungsbehörde gerichteten Klage. Hieraus ergiebt sich „nicht allein, daß die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges begründet ist, wenn ein Anspruch auf Hülfs- oder Bergelohn gerichtlich geltend gemacht wird, ohne daß dieser Anspruch vorab beim Strandamte angemeldet und darüber im Verwaltungswege entschieden ist, sondern auch, daß eine solche Klage von Amtswegen als unzulässig abzuweisen ist, es mithin eines desfallsigen Antrages nicht bedarf. Denn die gedachten Bestimmungen der Strandungsordnung gehören dem öffentlichen Rechte an und sind einer abweichenden Vereinbarung der Parteien unzugänglich."[1])

Die Einlegung des Rechtsweges anlangend, hat die Partei, welche sich durch den Bescheid der Aufsichtsbehörde beschwert fühlt, binnen einer Ausschlußfrist von vierzehn Tagen, vom Tage nach der Bekanntmachung des Bescheides an gerechnet, die Klage bei dem für den Ort des Strandamtes zuständigen Gerichte anzubringen. Das Gericht kann aus Gründen, die in der Sache selbst liegen, diese Frist angemessen verlängern. Durch rechtzeitige Erhebung der Klage verliert der Bescheid zwischen den Prozeßparteien seine Kraft.[2])

---

[1]) Erk. des R. G. vom 17. Mai 1882 (Entsch. in C. S. Bd. 7, S. 64 ff.), abweichend von der früheren Auffassung in dem Erk. vom 6. November 1880 (Bd. 3. S. 140), in welchem die Unzulässigkeit des Rechtsweges nur auf desfallsige Einrede ausgesprochen war. Vergl. auch das Erk. vom 25. Juni 1881 (Bd. 5, S. 90).

[2]) Str. O. § 39. — Zur Begründung des vom Reichstage gemachten Zusatzes wegen des Außerkrafttretens der Verbindlichkeit des Bescheides beiden Prozeßparteien gegenüber durch Erhebung der Klage hebt der Kommissionsbericht (S. 17) hervor: eine der beiden Parteien werde sich häufig veranlaßt finden, auf die Bestreitung des gegnerischen Anspruches zu verzichten, um eine rasche Erledigung der Sache herbeizuführen, z. B. der Schiffer zum Zugeständniß eines seiner Ansicht nach zu hohen Hülfs- oder Bergelohns, um die freie Disposition über Schiff und Ladung wieder zu erhalten. Werde er in dieser Erwartung getäuscht, so sei es unbillig, ihn an sein, unter einer nicht eingetretenen Voraussetzung gemachtes Zugeständniß zu binden, und müsse deshalb auch ihm das Recht eingeräumt werden, den Bescheid noch nachträglich anzufechten. Doch sei kein Grund vorhanden, diese Befugniß auch auf das Verhältniß zu denjenigen auszudehnen, die sich ihrerseits der Entscheidung gefügt haben. Es genüge also die Bestimmung, daß der Bescheid nur im Verhältnisse derjenigen seine Kraft verliere, die darüber prozessiren.

III. Die Erhebung der festgesetzten Beträge an Bergungs- und Hülfskosten und die Vertheilung derselben unter die Berechtigten erfolgt in der Regel durch das Strandamt.[1])

§ 67.

Strafvorschriften.

I. Die in der Strandungsordnung enthaltenen und bereits oben (§ 63, I und IV, 7 und § 64, I) behandelten Strafvorschriften[2]) beziehen sich auf gewisse Handlungen und Unterlassungen, welchen vom polizeilichen Gesichtspunkte entgegenzutreten war.

II. Die Strafvorschriften, durch welche der Herbeiführung von Strandungen und ähnlichen Unfällen vorgebeugt beziehungsweise die öffentliche Sühne für deren Herbeiführung gesichert werden soll, sind im Reichsstrafgesetzbuche enthalten. Die bezüglichen Rechtsverletzungen charakterisiren sich theils als Betrug, theils als gemeingefährliche Reate.

Die einzelnen strafbaren Handlungen sind folgende:

1) Wer in betrügerischer Absicht, d. h. in der Absicht, die Versicherungssumme für sich oder einen Anderen rechtswidrig zu gewinnen, ein Schiff, welches als solches oder in seiner Ladung oder in seinem Frachtlohne versichert ist, sinken oder stranden macht, wird gleich demjenigen, welcher in derselben Absicht eine gegen Feuersgefahr versicherte Sache in Brand setzt, mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren und zugleich mit Geldstrafe von einhundertfünfzig bis zu sechstausend Mark bestraft. Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnißstrafe nicht unter sechs Monaten ein, neben welcher auf Geldstrafe bis zu dreitausend Mark erkannt werden kann.[3])

2) Wer vorsätzlich ein zur Sicherung der Schifffahrt bestimmtes Feuerzeichen[4]) oder ein anderes zu diesem Zwecke aufgestelltes[5]) Zeichen zerstört, wegschafft oder unbrauchbar macht,[6]) oder ein solches Feuerzeichen auslöscht

---

[1]) Str. O. § 41. [2]) Daselbst § 43. [3]) R. Str. G. B. § 265.

[4]) Unter „Feuerzeichen" in diesem Sinne sind die Feuer der Leuchtthürme, Feuerschiffe, Gasbojen und sonstige zur Sicherung der Schifffahrt bestimmte Feuer zu verstehen.

[5]) Der Ausdruck „aufgestellt" ist gleichbedeutend mit „angebracht" und umfaßt deshalb namentlich auch die schwimmenden Zeichen. Olshausen, Note 1 zu § 322 R. Str. G. B.

[6]) Als ein „Wegschaffen" oder „Unbrauchbarmachen" ist auch das „Verrücken" oder „Verdunkeln" eines solchen Zeichens zu erachten. Olshausen, Note 2b., Oppenhoff, Note 4 zu § 322 R. Str. G. B.

oder seiner Dienstpflicht zuwider nicht aufstellt, oder ein falsches Zeichen, welches geeignet ist, die Schifffahrt unsicher zu machen, aufstellt, insbesondere zur Nachtzeit[1]) auf der Strandhöhe Feuer anzündet, welches die Schifffahrt zu gefährden geeignet ist, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren, und wenn dadurch die Strandung eines Schiffes verursacht worden, mit Zuchthausstrafe nicht unter fünf Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden, mit Zuchthausstrafe nicht unter zehn Jahren oder lebenslänglicher Zuchthausstrafe bestraft. Neben der Zuchthausstrafe kann auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden.[2]) An Stelle der lebenslänglichen Zuchthausstrafe tritt Todesstrafe, wenn das Verbrechen in einem Theile des Reiches, welchen der Kaiser in Kriegszustand (Artikel 68 der Reichsverfassung) erklärt hat oder während eines gegen das Deutsche Reich ausgesprochenen Krieges auf dem Kriegsschauplatze begangen wird.[3])

Für die Vorsätzlichkeit der in Rede stehenden Strafthaten genügt das mit der absichtlichen Begehung oder Unterlassung verbundene Bewußtsein, daß das Zeichen ein zur Sicherung der Schifffahrt bestimmtes oder daß das falsche Zeichen beziehungsweise das Feuer am Strande geeignet sei, die Schifffahrt *unsicher* zu machen. Die Herbeiführung einer Gefahr ist im übrigen für den Thatbestand nicht erforderlich.[4])

3) Wer vorsätzlich die Strandung oder das Sinken eines Schiffes[5]) bewirkt und dadurch Gefahr für das Leben eines Anderen herbeiführt, wird mit Zuchthaus nicht unter fünf Jahren, und wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Zuchthaus nicht unter zehn Jahren oder mit lebenslänglichem Zuchthaus bestraft. Daneben kann auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden.[6])

---

[1]) Unter „Nachtzeit" ist hier die Zeit, während welcher die Leuchtfeuer brennen, d. i. die Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu verstehen.

[2]) R. Str. G. B. §§ 322 und 325.

[3]) § 4 des E. G. zum Str. G. B. für den Norddeutschen Bund vom 31. Mai 1870.

[4]) *Oppenhoff*, Note 1 zu § 322 R. Str. G. B.; *Olshausen*, a. a. O.

[5]) Unter „Sinken" ist auch *theilweises* Versinken des Schiffes unter die Wasseroberfläche zu verstehen, sobald das Schiff dadurch seine Manövrirfähigkeit verloren hat. Erk. des R. G. vom 4. Juni 1880 (Entsch. in Str. S. Bd. 2 S. 85, 86).

[6]) R. Str. G. B. §§ 323 und 325. — Die Vorschrift des § 4 des E. G. zum Str. G. B. für den Norddeutschen Bund greift auch hier Platz. — Für den Fall der idealen Konkurrenz dieser Strafthat mit der unter Nr. 1 gedachten kommt nur die Strafvorschrift des § 323 R. Str. G. B. als die schwerere in Anwendung (§ 73 daselbst).

Ist die Strandung von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß zum Zwecke der Abwendung des Unterganges oder der Nehmung herbeigeführt worden,[1]) so schließt ein solches Verfahren, auch wenn dasselbe mit Gefahr für Menschenleben verbunden war, ungeachtet seiner Absichtlichkeit, nicht die zum Thatbestande der hier in Rede stehenden Strafhandlung erforderliche verbrecherische Absicht ein. Es ist dabei ohne Belang, ob bei dem absichtlichen Auffstrandsetzen, um einer Nehmung zu entgehen, ein eigentlicher Nothstand im Sinne des Strafgesetzbuches (§ 54) konkurrirt.[2])

4) Fahrlässige Begehung der Handlungen zu 2 und 3 ist für den Fall, daß dadurch ein Schaden verursacht worden ist, mit Gefängniß bis zu einem Jahre und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängniß von einem Monat bis zu drei Jahren bedroht.[3]) Ist kein Schaden angerichtet, so setzt sich doch ein Beamter, welcher sich einer Fahrlässigkeit auf diesem Gebiete schuldig macht, der Verfolgung im Disziplinarwege aus, und ein Schiffer, Steuermann oder Maschinist der Untersagung der ferneren Ausübung seines Gewerbes. S. § 76.

§ 68.

Nothsignale.

I. Das Nothsignalwesen ist für das Reich geregelt durch die Noth- und Lootsen-Signalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern vom 14. August 1876, deren Vorschriften Anwendung finden auf alle Schiffe, Fahrzeuge und Boote, welche auf See oder auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern verkehren.

Danach gelten als Nothsignale, durch welche angedeutet wird, daß die signalisirenden Schiffe 2c. in Noth oder Gefahr sind:

a. bei Tage:

1) Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden; oder

2) das Signal „NC" des „Internationalen Signalbuches"; oder

---

[1]) H. G. B. Art. 702 und 708 Nr. 3.

[2]) S. auch Oppenhoff, Note 4 zu § 323 R. Str. G. B.

[3]) R. Str. G. B. § 326. — In dem letzteren Falle tritt, wenn die Voraussetzung des § 222 Abs. 2 R. Str. G. B. zutrifft, die Anwendung dieses Strafgesetzes als des schwereren ein. Besteht der Schaden in der Körperverletzung eines Menschen, so kommt unter der entsprechenden Voraussetzung § 230 Abs. 2 daselbst in Anwendung (§ 73 daselbst).

3) das Fernsignal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter welcher ein Ball oder etwas, was einem Ball ähnlich sieht, aufgeheißt ist;

b. bei Nacht:

1) Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden; oder
2) Flammen von brennenden Theer- oder Oeltonnen 2c.; oder
3) Raketen oder Leuchtkugeln von beliebiger Art und Farbe, welche einzeln in Zwischenräumen von kurzer Dauer abgefeuert werden.

II. Diese Nothsignale dürfen nur im Falle der Noth oder Gefahr angewendet werden, bei Vermeidung einer Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark.[1]) Die Anwendung anderer Signale als Zeichen der Noth oder Gefahr ist jedoch nicht, wie bei den Lootsensignalen (§ 55, IV), ausgeschlossen. Namentlich gilt noch die Flagge „in Schau" (geknotet) als Nothzeichen.[2])

---

1) R. Str. G. B. § 145.

2) Erk. des O. S. A. vom 20. März 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 424).

Fünfter Abschnitt.

Die Untersuchung von Seeunfällen.

§ 69.

Einleitung.

I. Die Einsetzung von besonderen Behörden zur Untersuchung von Seeunfällen deutscher Kauffahrteischiffe wurde sehr bald nach Errichtung des Norddeutschen Bundes der Gegenstand von Erörterungen in den betheiligten Kreisen, zuerst namentlich innerhalb des deutschen Nautischen Vereins. Es bestand keine Meinungsverschiedenheit darüber, daß die Verpflichtung des Schiffers, über alle Unfälle, welche sich während einer Reise ereigneten, unter Zuziehung der Schiffsmannschaft vor Gericht oder im Auslande vor dem deutschen Konsul eine Verklarung abzulegen, in keiner Weise genügte, den mannigfaltigen Interessen, die sich vielfach an Seeunfälle knüpfen, Rechnung zu tragen. Es kam hierbei in Betracht, daß die Verklarungen, trotz des ihnen innewohnenden durchaus einseitigen Charakters, in Ansehung der ihnen durch die bezüglichen — inzwischen beseitigten — Vorschriften des Handelsgesetzbuches beigelegten formellen Kraft, eine immerhin nicht zu unterschätzende Bedeutung für die konkurrirenden privatrechtlichen Interessen hatten (vergl. § 22), daß aber die zur Aufnahme derselben berufenen Behörden in der Regel nicht mit der genügenden Sachkenntniß ausgestattet waren, um die zur Anmeldung gelangenden Fälle wirklich klarstellen zu können. Die vereinzelten Fälle, in denen außerdem aus Veranlassung eines Seeunfalles, wenn vorsätzliche oder fahrlässige Verletzung eines Strafgesetzes

konkurrirte, ein strafrechtliches Verfahren eingeleitet wurde, konnten demgegenüber kaum in Rücksicht kommen.

Eine greifbarere Gestalt nahmen die Erörterungen an, als im Jahre 1873 die Kaiserliche Admiralität den Vorschlag zur Erwägung stellte, aus erfahrenen Seeleuten eine technische Kommission zu bilden, welche bei Seeunfällen mit der Abgabe von Gutachten darüber zu betrauen wäre, inwieweit die Strandung oder das Sinken eines Schiffes als Folge pflichtwidrigen Verfahrens seines Führers, eines Schiffsoffiziers oder eines Schiffsmannes anzusehen, und in welchen Handlungen oder Unterlassungen des Schuldigen die Pflichtwidrigkeit zu finden sei.

Das Reichskanzleramt unterbreitete diesen Vorschlag den Regierungen der Bundesseestaaten mit dem Ersuchen um eine auf Grund der gemachten Erfahrungen abzugebende Aeußerung, ob die Bildung einer solchen Fachbehörde als im Bedürfnisse liegend zu erachten und, im Bejahungsfalle, in welcher Weise der Wirkungskreis und die Funktionen der Behörde am zweckmäßigsten zu regeln seien. Dabei hob das Reichskanzleramt diejenigen Momente hervor, welche für und welche gegen die Bejahung der Frage sprächen, und von denen die letzteren jedenfalls prävalirten.

Von den hierauf eingegangenen Antworten der Bundesseestaaten erkannte nur diejenige **Bremens** die in Anregung gebrachte Einsetzung seemännischer Kommissionen als eine nützliche Maßregel an. Für ein dringenderes und deshalb in erster Linie zu befriedigendes Bedürfniß erklärte Bremen indeß die Einführung gewerbepolizeilicher Maßregeln gegen pflichtwidrige, fahrlässige oder untüchtige Seeschiffer und Seesteuerleute und zu diesem Behufe die Einrichtung besonderer Behörden, welche durch von Amtswegen einzuleitende Untersuchungen bezüglich aller erheblicheren Seeunfälle die etwaige Verschuldung des Schiffers oder Steuermannes dabei festzustellen hätten, damit auf Grund des Ergebnisses dieser Untersuchungen von denselben oder höheren Behörden gegen den Schuldigen durch zeitweise oder dauernde Entziehung der Befugniß zum Gewerbebetriebe disziplinarisch eingeschritten werde. Alle übrigen Bundesseestaaten: **Preußen**, **Mecklenburg-Schwerin**, **Oldenburg**, **Lübeck** und **Hamburg** sprachen sich gegen die in Anregung gebrachte Einrichtung aus, welche sie weder für im Bedürfnisse liegend noch auch für zweckmäßig erachten zu können erklärten. An Stelle jener Einrichtung empfahl Oldenburg die Androhung der Patententziehung gegen fahrlässige oder sonst schuldige Schiffsführer, während Lübeck eine den Landesgesetzgebungen zu überlassende Verbesserung des Verfahrens bei Aufnahme der Verklarungen für wünschenswerth hielt. Auf

Grund dieses Ergebnisses der eingeleiteten Erörterung nahm das Reichskanzleramt von der Verfolgung der angeregten Maßregel Abstand.

Nachdem im Dezember 1874 der Vorsitzende des deutschen Nautischen Vereins dem Reichskanzleramt folgende von dem Verein beschlossene und unter Hinweis auf die in Großbritannien seit 1854 bestehenden bezüglichen Einrichtungen motivirte Resolution übermittelt hatte: „es ist wünschenswerth, daß deutschen Gerichten oder besonderen Behörden die Kompetenz verliehen werde, alle Totalverluste, Kollisionen und Strandungsfälle an der deutschen Küste und dergleichen Schiffsunfälle deutscher Schiffe an fremden Küsten oder auf See unter Zuziehung von Sachverständigen zu untersuchen", erachtete das Reichskanzleramt von neuem eine Prüfung der angeregten Frage für angezeigt und ersuchte demgemäß unterm 25. Februar 1875 die Regierungen der Bundesseestaaten um eine Aeußerung darüber: ob und eventuell inwieweit das britische Untersuchungsverfahren bei stattgehabten Seeunfällen 2c. zur Einführung in Deutschland im Handels- und Schifffahrtsinteresse sich empfehlen möchte?

Die Antworten, welche eine wesentliche Verschiedenheit der bei den einzelnen Regierungen obwaltenden Ansichten ergaben, brachten folgende Resultate:

Preußen fand zur Einführung des britischen Untersuchungsverfahrens in Deutschland im Handels- und Schifffahrtsinteresse keine Veranlassung, da es die bestehenden deutschen Einrichtungen bezüglich der Aufnahme von Verklarungen und der Schifffahrtsstatistik, vorbehaltlich einzelner etwa noch möglicher Verbesserungen, für zweckmäßig und ausreichend hielt.

Mecklenburg-Schwerin empfahl, bei Seeunfällen den Thatbestand amtlich feststellen zu lassen, diese Feststellung aber nicht besonderen Behörden, sondern den Gerichten zu übertragen, welchen es unbenommen bleiben könne, bei solchen Untersuchungen Sachverständige zuzuziehen.

Oldenburg hielt eine Untersuchung derjenigen Ursachen, welche den von Jahr zu Jahr zunehmenden Schiffsunfällen zum Grunde liegen, für dringend nöthig, und außerdem die schon früher von ihm empfohlene Verhängung der Patententziehung gegen schuldige Schiffer für erforderlich. Um über die Modalitäten des in beiden Beziehungen einzuführenden Verfahrens unter zweckentsprechender Anwendung der englischen Vorschriften eine Verständigung zu erzielen, wurde die Einberufung einer von den Bundesseestaaten zu beschickenden Kommission vorgeschlagen.

Lübeck erklärte die Einführung des britischen Untersuchungsverfahrens bei Seeunfällen in Deutschland für nicht zweckmäßig.

Bremen fand die englischen Einrichtungen den für Deutschland obwaltenden Bedürfnissen, wie es solche in der Antwort auf die frühere Anfrage des Reichskanzleramts dargelegt habe, im wesentlichen entsprechend und bezeichnete gleichzeitig folgende Grundlagen des einzuführenden Verfahrens als nothwendig:

1) Untersuchung der erheblicheren Seeunfälle, welche sich mit deutschen Schiffen, wo es auch sei, ereignen, um die Ursache derselben zu ermitteln.
2) Der untersuchenden Behörde, welche, soweit thunlich, in einem Hafenplatze zu residiren hat, muß entsprechende untersuchungsrichterliche Gewalt und freies Ermessen bezüglich aller für eine erschöpfende Untersuchung erforderlichen Maßregeln zustehen.
3) Dieselbe wird in Thätigkeit gesetzt durch pflichtmäßig von den einschlägigen Behörden (Strandämtern, Seemannsämtern, Polizeibehörden 2c.) ihr zu machende Meldungen, von Privaten ausgehende Anzeigen oder von der zuständigen höheren Landesbehörde oder Reichsbehörde ergehende Aufträge.
4) Das Ergebniß der Untersuchung wird einer dazu bestellten höheren Landesverwaltungsbehörde unter gutachtlicher Berichterstattung und, soweit erforderlich, unter Zustellung der Akten mitgetheilt.
5) Die höhere Landesbehörde befindet darüber, ob dem etwa betheiligten deutschen Schiffer oder Steuermanne die Befugniß, als solcher ferner auf deutschen Schiffen zu fahren, sei es auf Zeit oder für immer, zu entziehen sei.

Hamburg erachtete die Einführung von Untersuchungen, wie solche in England bei Totalverlusten, Kollisionen 2c. an den englischen Küsten bestehen und durch welche die Entziehung des Befähigungszeugnisses der Seeschiffer und Seesteuerleute wegen Unfähigkeit oder pflichtwidrigen Verhaltens ermöglicht werde, auch im deutschen Schifffahrtsinteresse für wünschenswerth. Eine einfache, wenn auch nur theilweise Uebertragung der englischen Vorschriften in Betreff des Untersuchungsverfahrens auf Deutschland sei indeß der Verschiedenheit der deutschen Verhältnisse wegen nicht thunlich. Es empfehle sich deshalb zunächst die Einberufung einer Kommission von Delegirten der deutschen Seestaaten, um über die Modalitäten des einzuführenden Untersuchungsverfahrens zu berathen.

Inzwischen war auch der internationale Transport-Versicherungsverband in einer Eingabe vom 14. Oktober 1875 beim Bundesrathe wegen Errichtung einer Reichs-Centralbehörde für Seeschifffahrts-Angelegenheiten vorstellig

geworden und hatte dabei hervorgehoben, daß dieser Behörde beziehungsweise deren Unterorganen insbesondere die schleunigstmögliche amtliche Untersuchung aller deutschen oder fremden Seeschiffen an deutscher Küste oder deutschen Schiffen auch sonstwo zustoßenden Unfälle zur Pflicht gemacht werden möge.

Einen entscheidenden Antrieb zur Förderung des Gegenstandes gab schließlich die in England stattgehabte amtliche Untersuchung, betreffend die Strandung des Bremer Dampfschiffes „Deutschland" in der Nähe der englischen Küste bei Harwich am 6. Dezember 1875. Dieser Fall führte zunächst zu einer Interpellation des Abgeordneten Dr. Kapp im Reichstage, dahin lautend:

1) Welche Schritte gedenkt die Reichsregierung zu thun, um die Interessen der deutschen Schifffahrt bei der Untersuchung der Strandung des norddeutschen Lloyddampfers „Deutschland" zu wahren, welcher am 6. d. Mts. bei Kentish Knock vor der Themsemündung auffuhr?
2) Wann wird dem Reichstage ein Gesetzentwurf, betreffend die Untersuchung der Seeunfälle deutscher Schiffe, vorgelegt werden?
3) Wie kommt es, daß derartige in einer Entfernung von etwa siebenzehn Seemeilen von der englischen Küste sich ereignende Unglücksfälle ausschließlich von den englischen Behörden untersucht werden?

Die Interpellation hatte eine nähere Erörterung auch der Frage 2 im Reichstage zur Folge.[1])

Nach Eingang der Aeußerungen der Regierungen der Bundesseestaaten über die in der Vorlage des Reichskanzleramts vom 25. Februar 1875 gestellten Frage wurde demnächst eine Kommission von Vertretern der Bundesseestaaten behufs gemeinsamer Berathung des Gegenstandes berufen. Die Thätigkeit dieser Kommission hat ihren Abschluß in der Vorlage eines vollständigen Gesetzentwurfes, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, gefunden. Dieser Entwurf wurde vom Bundesrathe mit einigen Modifikationen genehmigt und demnächst in der so erhaltenen Gestalt unterm 31. Oktober 1876 dem Reichstage in der IV. Session 1876 zur Beschlußnahme vorgelegt.[2]) Bei der ersten Berathung erfolgte die Ueberweisung an eine Kommission von 14 Mitgliedern, welche den Entwurf wesentlichen Abänderungen unter-

---

[1]) S. über vorstehende Entwickelung die Denkschrift des Reichskanzlers, betr. die Strandung des Dampfers „Deutschland", vom 12. Januar 1876 (Reichstags-Drucksachen der III. Session 1875 Nr. 146).

[2]) Reichstags-Drucksachen der IV. Session 1876 Nr. 17.

zog und darüber unterm 14. Dezember schriftlichen Bericht erstattete.[1]) Da jedoch der Reichstag bald darauf geschlossen wurde, so konnte die Berathung des Gegenstandes im Plenum nicht mehr erfolgen. In der I. Session 1877 wurde der Regierungsentwurf in fast unveränderter Gestalt dem Reichstage[2]) von neuem vorgelegt. Bei der ersten Berathung am 27. Februar 1877 wurde dieser Entwurf wiederum an eine Kommission von 14 Mitgliedern verwiesen, welche unterm 11. April 1877 schriftlichen Bericht erstattete.[3]) Auch diese Kommission hat die Vorlage in mannigfacher Hinsicht abgeändert, jedoch nicht in solchem Maße, wie die in der vorangegangenen Session thätig gewesene Kommission. Bei der zweiten und dritten Berathung im Plenum am 28. und am 30. April 1877 wurde der Entwurf nach den Beschlüssen der Kommission angenommen.

Das Gesetz wurde demnächst unterm 27. Juli 1877[4]) verkündet und zwar mit der Gesetzeskraft vom 1. Januar 1878 ab, mit der Maßgabe jedoch, daß dasselbe auch auf solche Seeunfälle Anwendung finden solle, welche ein deutsches Schiff vor diesem Termine auf seiner an diesem Tage noch nicht vollendeten Reise (Artikel 760 des Handelsgesetzbuches) betroffen haben.[5])

II. Die wesentliche und eingreifende Bedeutung des Seeunfallsgesetzes liegt nicht sowohl darin, daß alle Seeunfälle, bezüglich deren das öffentliche Interesse eine vollständige und zuverlässige Aufklärung erheischt, einer darauf abzielenden Untersuchung, welche sich mit der Ermittelung der Ursachen des Seeunfalles und aller mit demselben zusammenhängenden Thatumstände zu befassen hat (s. § 70), durch besondere Behörden unterworfen werden, als in dem Umstande, daß die bezüglichen Feststellungen dazu dienen, die Aufmerksamkeit der zur Wahrnehmung der Interessen der Seeschifffahrt berufenen Behörden und der Seeschifffahrts-Interessenten selbst auf vorhandene Mißstände hinzulenken und für deren Beseitigung nach Möglichkeit Sorge zu tragen. In diesem Sinne heißt es auch in dem Kommissionsberichte vom 11. April 1877: „In Bezug auf die Zweckmäßigkeit der Einsetzung einer mit sachverständigen Kräften ausgerüsteten Behörde zur Untersuchung aller erheblichen Seeunfälle, von denen deutsche Schiffe auf ihren Reisen

---

[1]) Daselbst Nr. 120. [2]) Daselbst I. Session 1877 Nr. 4.

[3]) Daselbst Nr. 95. [4]) R. G. Bl. S. 549 ff.

[5]) S. U. G. § 85; Art. 760 H. G. B. lautet: Als eine Reise im Sinne dieses Titels wird diejenige angesehen, zu welcher das Schiff von neuem ausgerüstet oder welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird.

oder fremde Schiffe in deutschen Küstengewässern betroffen werden, wurden inmitten der Kommission keinerlei Zweifel ausgesprochen. Die Erkenntniß der Ursachen solcher Seeunfälle ist ja auch gewiß die nothwendige Voraussetzung des Bestrebens, soweit menschliche Kraft reicht, Gefahren der Seeschifffahrt zu beseitigen oder doch zu verringern."

Von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit ist die in voller Würdigung dieser Gesichtspunkte angeordnete amtliche Bekanntmachung der Entscheidungen der zur Untersuchung von Seeunfällen eingesetzten Behörden, unter Mittheilung des Sachverhaltes und der Urtheilsgründe. [1])

Mögen diese Entscheidungen auch manchen wohlberechtigten Anfechtungen zu unterwerfen sein, und mag auch das Gesetz selbst nicht in allen seinen Theilen der Kritik Stand halten können, welche durch die praktischen Erfahrungen bei seiner Anwendung inzwischen hervorgerufen worden ist — immerhin sind durch diesen Schritt der Gesetzgebung die mit der Seeschifffahrt verknüpften öffentlichen Interessen in hohem Grade gefördert worden.

§ 70.

Gegenstand und Zweck der Untersuchung.

I. Gegenstand der seeamtlichen Untersuchung sind:

1) Seeunfälle deutscher Kauffahrteischiffe;

2) Seeunfälle fremder Kauffahrteischiffe, wenn entweder der Unfall sich innerhalb der deutschen Küstengewässer ereignet hat oder die Untersuchung vom Reichskanzler angeordnet ist. [2])

II. Der Begriff Seeunfall setzt voraus:

a. Ein Ereigniß, welches ein Schiff oder ein sonstiges zur Fahrt auf See bestimmtes, gleichviel ob dazu geeignetes, Fahrzeug betrifft, durch welches unmittelbar oder mittelbar der Verlust, eine Beschädigung oder eine Gefährdung desselben beziehungsweise eines anderen Fahrzeuges, oder eine

---

[1]) Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs, herausgegeben im Reichsamte des Innern, Hamburg, seit 1879. Jeder Jahrgang der Entscheidungen enthält außer diesen selbst:
1) eine Zusammenstellung der darin enthaltenen Entscheidungen nach den Seeämtern;
2) eine chronologische Uebersicht der Entscheidungen,
3) ein alphabetisches Verzeichniß der von den Seeunfällen betroffenen Schiffe,
4) ein Register der behandelten Stellen aus Gesetzen, Verordnungen ꝛc.,
5) ein alphabetisches Register nach der Materie.

[2]) S. U. G. § 2.

Tödtung oder körperliche Schädigung von Personen herbeigeführt worden ist.[1]) Solche Ereignisse sind regelmäßig:

1) jedes Festkommen eines Schiffes;[2])

2) jede Schiffskollision, mit Ausnahme jedoch der beim Festlegen oder Losmachen von Schiffen in Häfen vielfach vorkommenden unerheblichen Berührungen der Schiffe miteinander, mit welchen keinerlei Gefährdung verbunden ist;[3])

---

[1]) Auch die Erkrankung der Schiffsbesatzung oder eines Theiles derselben kann einen Seeunfall darstellen. S. Erk. des S. A. zu Hamburg vom 4. September 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 330 ff.).

[2]) Erk. des O. S. A. vom 27. Januar 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 101). Abweichend vordem von Möller, die Untersuchung von Seeunfällen, S. 134: „Ein Ereigniß, bei welchem eine Seenoth ohne Nachtheil bleibt, z. B. wenn ein Schiff auf eine Sandbank geräth, aber ohne irgend welchen Schaden davon abgebracht wird, ist nicht Gegenstand der Untersuchung."

[3]) Das O. S. A. hat in dem Erk. vom 9. Januar 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 20 ff.) die Frage, ob jede Schiffskollision ohne weiteres den Thatbestand eines Seeunfalles darstelle, allerdings offen gelassen, aber ausgeführt: — — „Dieser Einwand beruht auf der Voraussetzung, daß ein Zusammenstoß eines deutschen Schiffes mit einem ausländischen für das erstere nur dann einen Seeunfall darstelle, wenn dasselbe an seinen Bestandtheilen oder an den auf ihm befindlichen Personen oder Sachen eine Beschädigung oder einen Verlust erleide. Hierbei geht O. indessen von einer zu engen und deshalb ungerechtfertigten Auffassung des Begriffs eines Seeunfalles aus. Es kann dahin gestellt bleiben, ob die mehrfach vertretene Ansicht, daß jeder Zusammenstoß von Schiffen ohne weiteres den Thatbestand eines Seeunfalles darstelle, in dieser Allgemeinheit sich begründen läßt. Jedenfalls aber sind bei Entscheidung der Frage, ob ein Ereigniß als ein Seeunfall anzusehen sei, nicht nur die dadurch für jeden Betheiligten unmittelbar herbeigeführten Schäden, sondern auch die weiteren nachtheiligen Folgen des Ereignisses in Betracht zu ziehen. Es folgt dies aus § 4 des S. U. G., welcher die seeamtliche Untersuchung sowohl auf das den Unfall hauptsächlich zur Erscheinung bringende Ereigniß, als auch gleichmäßig auf dessen Folgen zu erstrecken gebietet, und aus § 1 der V. über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß vom 15. August 1876, dessen Bestimmungen auf der Voraussetzung beruhen, daß regelmäßig jeder Zusammenstoß von Schiffen auf See von nachtheiligen Folgen begleitet sei, auf deren Abwendung oder wenigstens Verringerung Bedacht genommen werden müsse. Betrachtet man unter diesem Gesichtspunkte den Zusammenstoß der „Oder" mit dem „Collector", so ergiebt sich, daß von nachtheiligen Folgen nicht nur der letztere, sondern auch die „Oder" betroffen worden ist, wenngleich sie und die auf ihr befindlichen Personen und Sachen eine körperliche Beschädigung durch den Zusammenstoß nicht erlitten haben. Denn abgesehen von den vermögensrechtlichen Ansprüchen, welche sich aus der Verursachung eines Zusammenstoßes herleiten lassen, ist die Besatzung der „Oder" mit der Verantwortlichkeit dafür belastet, daß bei jenem Vorfall fünf

3) **jeder Ausbruch von Feuer an Bord.** [1])

Weiter aber hat der Reichskanzler die Auffassung zur Geltung gebracht, daß jede durch eine äußere Störung eintretende Unterbrechung des regelmäßigen Verlaufes der Fahrt eines Seeschiffes einen Seeunfall darstelle. [2])

b. In örtlicher Hinsicht die See oder die sonstigen für die Seefahrt dienenden Gewässer, also auch solche Stromreviere. Wird ein im Binnenlande erbautes, für die Seefahrt bestimmtes Fahrzeug während des Transportes von dem Erbauungsorte nach einem Seehafenplatz, wenn auch auf dem Wasser, von einem Unfalle betroffen, so kann ein solcher als ein Seeunfall nicht angesehen werden. Unfälle dagegen, welche sich im maritimen Gebiete gelegentlich des Stapellaufes ereignen, vorausgesetzt, daß das Schiff dabei zu Wasser gekommen ist, sind als Seeunfälle zu erachten. [3])

III. **Nach dem Wortlaute des Gesetzes beschränken sich die seeamtlichen** Untersuchungen auf Seeunfälle von Kauffahrteischiffen. Dieser Begriff ist indessen nicht in der engen Definition des Artikels 432 des Handelsgesetzbuches [4]) und des § 1 des Gesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe 2c., vom 25. Oktober 1867, zu verstehen, welche Gesetzesvorschriften nur die besonderen Verhältnisse des Seehandels und demgemäß die „zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe" zum Gegenstande

---

Menschenleben verloren gegangen sind, und für sie ist die Nothwendigkeit, zu ihrer Rechtfertigung ihre Schuldlosigkeit an diesem bedauerlichen Ausgang des Zusammenstoßes darthun zu müssen, schon für sich allein ein Umstand, welchen sie als eine für sie nachtheilige Folge des Zusammenstoßes anzusehen allen Anlaß hat. Nach dieser Richtung stellt der Zusammenstoß der „Oder" mit dem „Collector" auch für die Besatzung der ersteren einen Unfall dar, und deshalb war das Seeamt zu Bremerhaven wohl berechtigt, auf Grund des S. U. G. § 2 Nr. 1 und § 3 Nr. 1 die Angelegenheit zu untersuchen." Vgl. auch Erk. des S. A. zu Stettin vom 15. November 1882 (Bd. 4 S. 481, 482).

[1]) S. von Möller, S. 133, 134.

[2]) Erk. des S. A. zu Stettin vom 29. Oktober 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 496). In einem Erk. desselben S. A. vom 18. November 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 515) ist dieser Auffassung ausdrücklich Rechnung getragen worden, indem der Spruch dahin abgegeben ist, „daß der Seeunfall, welcher die Bark „Moctezuma" bei Swinemünde betroffen hat — nämlich die Unterbrechung ihrer projektirten Reise von Stettin nach Sidney — durch die Seeuntüchtigkeit des Schiffes verursacht und diese die Folge einer mangelhaften Reparatur gewesen ist."

[3]) S. auch von Möller, S. 134.

[4]) S. über diese Begriffsbestimmung Lewis, Note 1 zu Art. 432 H. G. B.

haben, und denen in Gemäßheit der ausdrücklichen Festsetzung im § 2 der Vorschriften über die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 auch beizuzählen sind die zur großen Seefischerei bestimmten Fahrzeuge und die für die Seefahrt bestimmten Schleppschiffe, sondern es sind darunter alle Seefahrzeuge zu verstehen, welche nicht dem Ressort der Kaiserlichen Marine angehören, also namentlich auch Schiffe, welche zu wissenschaftlichen Expeditionen oder zu Entdeckungsreisen bestimmt sind, Vergnügungsyachten, Küstenfischereifahrzeuge, [1]) Zollkreuzer, ferner Lootsenfahrzeuge. [2])

[1]) S. namentlich Erk. des O. S. A. vom 26. April 1882 (Entsch. Bd. 3 S. 773 ff.) in Betreff eines Norderneyer Fischerbootes. — Abweichender Ansicht ist Caesar (Note 2 zu § 2 S. U. G), indem er aus § 2 der Vorschriften vom 13. November 1873, nach welchem zu den zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffen die zur großen Seefischerei bestimmten gehören, folgert, daß solche Fahrzeuge, welche lediglich der Küstenfischerei dienen, nicht unter das S. U. G. fallen.

[2]) Das O. S. A. hat in diesem Sinne in dem Erk. vom 27. Januar 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 101 bis 103), betr. die vom Reichskanzler angeordnete Untersuchung des Seeunfalles der Korvette „Stein", welche, vor der Uebergabe an die Kaiserliche Marinebehörde, während der Ueberführung von der Werft der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulkan zu Bredow nach Kiel auf der Prerower Bank auf Grund gekommen war, ausgeführt: „Der „Stein" ist von der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulkan auf Bestellung der Verwaltung der Kaiserlichen Marine gebaut, der letzteren nach Beendigung der erwähnten Reise in Kiel übergeben und seitdem als Kriegsschiff verwendet worden. Das Seeamt betrachtet ihn deshalb als ein Schiff, das von Anfang an Kriegsschiff gewesen sei, nimmt an, daß ein solches, auch wenn es der Kaiserlichen Marineverwaltung noch nicht übergeben worden, kein Kauffahrteischiff im Sinne des S. U. G. sei, und folgert hieraus, daß seine Competenz zur Untersuchung des vorliegenden Seeunfalles eine zweifelhafte sei. Dieser Zweifel ist als begründet nicht anzuerkennen. Das S. U. G. bezeichnet in §§ 1 und 2 als Aufgabe der Seeämter die Untersuchung der Seeunfälle, von welchen deutsche und ausländische Kauffahrteischiffe betroffen werden. Das Bundesgesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe, vom 25. Oktober 1867, § 1, versteht unter Kauffahrteischiffen die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe. Es entsteht nun die Frage, ob das S. U. G. den Begriff des Kauffahrteischiffes in demselben Sinne wie das Gesetz vom 25. Oktober 1867 gefaßt hat. Diese Frage ist zu verneinen. In den Motiven des S. U. G. ist hervorgehoben, daß dasselbe zur Ausführung des Artikels 4 Nr. 7 der R. V. bestimmt ist, welcher den Schutz der deutschen Schifffahrt zur See unter die Beaufsichtigung und die Gesetzgebung des Reiches stellt. Im Abschnitt IX, welcher mit den Worten „Marine und Schifffahrt" überschrieben ist, stellt die R. V. als Bestandtheile der Marine lediglich die Kriegsmarine (Art. 53) und die Handelsmarine (Art. 54) einander gegenüber und faßt die Fahrzeuge der letzteren unter der Benennung „Kauffahrteischiffe" zusammen. Die R. V. hat mit den Worten

IV. Die Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine be=

„Kriegsmarine" und „Handelsmarine (Kauffahrteischiffe)" die Gesammtheit der Seeschiffe umfassen und nicht etwa diejenigen, welche weder Kriegsschiffe noch zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt sind, wie z. B. Lustfahrzeuge, Zollfahrzeuge u. dergl., unberücksichtigt lassen wollen; denn in den Absätzen 2 und 3 des Artikels 54 hat sie Anordnungen getroffen, von denen einige auf alle die See befahrenden Schiffe anwendbar sind, und deshalb hat sie sich in diesen Absätzen wiederholt des allgemeinen Ausdrucks „Seeschiffe" bedient. Daß man den Kriegsschiffen gegenüber die Gesammtheit der übrigen Seeschiffe unter der von der überwiegenden Mehrzahl der letzteren hergenommenen Benennung „Kauffahrteischiffe" zusammenfaßt und in diesem Sinne zu den Kauffahrteischiffen auch Fahrzeuge zählt, welche nicht dem Erwerb durch die Seefahrt dienen, entspricht einem weit verbreiteten Gebrauch. Dieser Sprachgebrauch ist bei der Auslegung der §§ 1 und 2 des S. U. G. festzuhalten, wenn dieselbe nicht zu einem Ergebniß führen soll, welches der Absicht des letzteren zuwiderlaufen würde. Die Motive des gedachten Gesetzes lassen unzweideutig erkennen, daß durch den Erlaß desselben die Feststellung der Ursachen von Seeunfällen deutscher Schiffe, welche bis dahin nur in beschränktem Umfange stattgefunden hatte, in möglichster Vollständigkeit erreicht werden sollte. Als Grund dafür wird in den Motiven geltend gemacht:

> Die schweren Verluste an Leben und Gut, von welchen die Seeunfälle oft begleitet sind, machen es zu einer Angelegenheit des öffentlichen Interesses, daß die Ursachen dieser Unfälle genau ermittelt werden, weil allein die Aufklärung der ersteren dazu führen kann, dieselben, soweit es möglich ist, zu beseitigen und dadurch einer Wiederholung derartiger Vorgänge nach Kräften zu begegnen.

Das hierin betonte öffentliche Interesse ist bei jedem erheblichen Seeunfall vorhanden und von der Beschaffenheit des durch denselben betroffenen Schiffes, insbesondere davon, ob dasselbe ein Kriegsschiff, ein Handelsschiff oder ein sonstiges Fahrzeug ist, gänzlich unabhängig; denn wenn beispielsweise ein Zollfahrzeug mit seiner Besatzung zu Grunde geht, so ist die Ermittelung der Ursachen dieses Ereignisses in demselben Maße für das öffentliche Interesse von Wichtigkeit, wie wenn ein Kauffahrer verloren geht. Wenn das Gesetz gleichwohl von den nach seinen Bestimmungen vorzunehmenden Untersuchungen eine Gattung von Schiffen, nämlich die Kriegsschiffe, ausgeschlossen hat, so ist dies, wie die Motive hervorheben, lediglich aus dem Grunde geschehen, weil die Verwaltung der Kriegsmarine für ein derartiges Verfahren eigene Organe besitzt. Davon aber, daß die Anwendung des S. U. G. auf irgend eine andere Gattung von Schiffen gleichfalls ausgeschlossen und auf die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe allein beschränkt werden sollte, findet sich in den Motiven nicht die entfernteste Andeutung. Nach der Absicht und dem Zweck des Gesetzes muß daher angenommen werden, daß unter die Vorschriften desselben die Seeunfälle aller Schiffe zu subsumiren sind, welche nicht zur Kriegsmarine gehören; denn es würde sonst an der Möglichkeit fehlen, die im öffentlichen Interesse unbedingt gebotene Untersuchung derjenigen Seeunfälle eintreten zu lassen, welche den weder zu den Kriegsschiffen noch zu den für den Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffen gehörigen Fahrzeugen begegnen.

treffenden Seeunfälle werden in dem durch die bezüglichen besonderen Verordnungen geregelten Verfahren untersucht.[1])

Der „Stein“ war, als er den erwähnten Unfall erlitt, noch nicht Eigenthum des Reiches sondern Eigenthum der Gesellschaft Vulkan; auf der Reise von Swinemünde nach Kiel hat sich kein Angehöriger der Kriegsmarine an Bord desselben befunden; der „Stein“ war also damals kein Kriegsschiff. Die Untersuchung des Unfalls war mithin von einem Seeamte vorzunehmen.“ Dieselben Gesichtspunkte sind bei der Entscheidung des O. S. A. vom 26. April 18*2 (Entsch. Bd. 3 S. 773 ff.) leitend gewesen.

Die Auffassung des S. A. zu Königsberg in dem Erk. vom 10. August 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 550), wonach Seeunfälle von Lootsenfahrzeugen nicht unter das G. fallen, ist eine irrige.

[1]) Die durch Allerhöchste Ordre vom 23. November 1875 genehmigten Bestimmungen über Zweck, Zusammensetzung und Funktion der Havariekommissionen für die deutsche Kriegsmarine (M. V. Bl. S. 235 f.) lauten:

1) Die Havariekommissionen sind Organe des Chefs der Admiralität und zwar Untersuchungskommissionen mit der Bestimmung, die Ursachen der Unfälle, von welchen in Dienst gestellte Kriegsschiffe bezw. Fahrzeuge in Gestalt von Kollisionen, Aufläufen, Brand, Leckage, sowie Beschädigungen und Verlusten größeren Umfanges betroffen werden, festzustellen und die an dem betreffenden Unfalle Schuldigen, bezw. den Grad der den Kommandanten oder sonstige Personen der Schiffsbesatzung treffenden Verschuldung zu ermitteln

2) Der Zusammentritt der Havariekommission erfolgt, nachdem in Gemäßheit der Instruktion für den Kommandanten eines von S. M. Schiffen ꝛc. vom 28. September 1872, bezw. des Reglements über die Verwaltung der Inventarien ꝛc. vom 1. November 1873, des Reglements über die Schiffsverpflegung vom 11. März 1873 (jetzt 13. Mai 1879) und zwar im Inlande auf dem Instanzenwege, im Auslande auf direktem Wege die vorschriftsmäßige Meldung erstattet worden ist, auf Befehl des Chefs der Admiralität.

Dieser Befehl muß erfolgen bei allen mit Schäden irgend welcher Art verknüpften Grundberührungen, sowie bei Haverien und Verlusten, durch welche 600 Mark und mehr Kosten erwachsen, sowie bei allen Unfällen, mit welchen der Verlust von Menschenleben verknüpft ist; bei geringeren Schäden und Verlusten erfolgt der Befehl in denjenigen Fällen, in welchen die event. Schuld aus den Berichten nicht klar hervorgeht, Dienstvernachlässigungen aber klar zum Ausdrucke kommen.

3) Die Havariekommission tritt, wenn der Chef der Admiralität nichts Anderes bestimmt, an demjenigen Marine-Stationsorte zusammen, welchem das betroffene Schiff bezw. Fahrzeug angehört.

4) Die Havariekommission besteht, mit Ausschluß der bei der Sache Betheiligten und mit Ausschluß der nächsten Verwandten der letzteren, aus dem dem Stationschef im Dienstalter folgenden, am Stationsorte anwesenden Seeoffizier als Präses und zwei anderen See-Stabsoffizieren als Mitgliedern. Seeoffiziere niederer Grade dürfen nur in Ermangelung von Stabsoffizieren als Mitglieder fungiren. Soweit die Natur des zu verhandelnden Falles dies erforderlich macht, ist die Havariekommission berechtigt, sich durch ein technisches bezw. Verwaltungsmitglied zu verstärken.

Den Requisitionen der Havariekommission wegen Kommittirung dieser Be-

Sind bei einem Seeunfalle einerseits Schiffe oder Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine und andererseits Kauffahrteischiffe oder diesen gleich zu erachtende Fahrzeuge betheiligt, so wird je nach den Umständen entweder bei der Marinebehörde oder bei dem Seeamte oder auch bei beiden das Untersuchungsverfahren einzuleiten sein; keine der beiden in dem letzteren Falle ergehenden Entscheidungen ist für die andere präjudizirlich.[1])

---

amten ist seitens der Marinebehörden Folge zu geben. Als Protokollführer der Havariekommission fungirt ein vom Stationskommando zu kommandirender Offizier.

Handelt es sich um Schäden und Verletzungen der Schiffsmaschinen, bezw. deren Zubehörs, so besteht die Havariekommission aus dem Ober-Werftdirektor als Präses, einem Stabsoffizier, dem Maschinenbaudirektor der betreffenden Werft und den am Stationsorte befindlichen beiden ältesten Mitgliedern des Maschineningenieurkorps. Von letzteren führt der im Dienstalter Jüngste das Protokoll.

5) Um ihrer Aufgabe genügen zu können, hat die Havariekommission in sorgfältigster Weise alles dasjenige Material zu sammeln, welches für eine gründliche Beurtheilung des gegebenen Falles erforderlich ist. Es hat dies zu geschehen, wenn möglich durch eigenen Augenschein und durch Abhörung der Betheiligten und Zeugen, sonst im Wege schriftlicher Ermittelungen. Die Vereidigung der Zeugen seitens der Kommission unterbleibt.

Reisen dürfen von der Kommission nur mit Genehmigung des Chefs der Admiralität unternommen werden.

6) Aus dem schriftlichen Gutachten der Havariekommission muß sich zunächst der objektive Thatbestand klar ergeben; hieran hat sich die Feststellung des subjektiven Thatbestandes anzuschließen und bleibt in der endlichen Beurtheilung der Schuldfrage zu erörtern, inwiefern den betheiligten Personen der Schiffsbesatzung bei dem betreffenden Unfalle Vorsatz, oder grobes, oder mäßiges, oder geringes Versehen zur Last fällt.

7) Das von sämmtlichen Mitgliedern der Havariekommission zu unterzeichnende Gutachten gelangt nebst den geführten Untersuchungsakten an den Stationschef, um mit dessen motivirtem Gutachten dem Chef der Admiralität vorgelegt zu werden, von welchem weitere Bestimmung wegen der Schuld, bezw. Ersatzfrage getroffen und in den dazu geeigneten Fällen die Einleitung des kriegsgerichtlichen, bezw. Defektsverfahrens veranlaßt wird.

Dazu bestimmt die Allerhöchste Ordre vom 21. März 1879 (M. V. Bl. S. 60): Wenn bei einem Seeunfalle von vornherein der Verdacht oder auch nur eine begründete Vermuthung vorliegt, daß eine erhebliche Beschädigung oder der Verlust eines Schiffes oder Fahrzeuges oder der Verlust von Menschenleben durch Verschulden herbeigeführt worden ist, so soll das Havarieverfahren ausgesetzt und sofort durch den zuständigen Gerichtsherrn die Feststellung des Thatbestandes im gerichtlichen Verfahren angeordnet werden. — Im übrigen s. die Instruktion für den Kommandanten 2c. §§ 108 ff. und die Ergänzungen dazu bei Bütow, Th. 2 Abth. 4, S. 44 ff.

[1]) S. auch von Moeller, S. 137.

V. Soweit es sich um deutsche Schiffe handelt, ist die Untersuchung je nach den Umständen obligatorisch oder fakultativ, unabhängig davon, in welchen der Seeschifffahrt dienenden Gewässern der Unfall sich ereignet hat, gleichviel auch, ob bereits von einer ausländischen Behörde wegen desselben Seeunfalles ein Verfahren eingeleitet oder zu Ende geführt worden ist.

Seeunfälle ausländischer Kauffahrteischiffe sollen nur dann Gegenstand einer seeamtlichen Untersuchung sein, wenn der Unfall sich innerhalb der deutschen Küstengewässer ereignet hat, oder wenn die Untersuchung vom Reichskanzler angeordnet ist.[1]) Unter Küstengewässern in diesem Sinne sind zu verstehen die der deutschen Territorialhoheit unterworfenen, der Seeschifffahrt dienenden Gewässer. S. § 1, III.

VI. Der Tendenz des Gesetzes nach sollen sich die seeamtlichen Untersuchungen nur auf solche Unfälle erstrecken, durch welche das öffentliche Interesse berührt wird. In diesem Sinne ist dem Seeamte die Verpflichtung auferlegt, die Untersuchung vorzunehmen:

1) wenn bei dem Unfalle entweder Menschenleben verloren gegangen, oder ein Schiff gesunken oder aufgegeben ist;

2) wenn die Untersuchung vom Reichskanzler angeordnet ist.[2])

Bei sonstigen Seeunfällen hängt die Einleitung der Untersuchung von dem Ermessen des Seeamtes ab,[3]) welches bezüglich dieser Entschließung durch seinen Vorsitzenden repräsentirt wird.[4]) Dieser wird sich bei der Entscheidung darüber, ob die Untersuchung eingeleitet werden soll, davon leiten lassen, ob das öffentliche Interesse die Einleitung erheischt. Die Folgen des Seeunfalles allein können hierbei nicht den Ausschlag geben. Auch die Feststellung der Ursachen eines Seeunfalles, welcher ohne erhebliche Schädigungen abgelaufen ist, kann Uebelstände ergeben, deren Beseitigung im dringenden Interesse der Seeschifffahrt liegt, während die Schwere des Unfalles vielfach nur von Zufälligkeiten abhängt.

VII. Zweck der Untersuchung[5]) ist die Ermittelung der Ursachen des Seeunfalles, sowie aller mit demselben zusammenhängenden Thatumstände. Die Feststellung soll sich insbesondere auf folgende Umstände erstrecken:

---

[1]) S. U. G. § 2. — S. auch die Erläuterungen hierzu bei von Moeller, S. 136.

[2]) Der Landes-Aufsichtsbehörde steht eine solche Anordnung nicht zu.

[3]) S. U. G. § 3.

[4]) Es ergiebt sich dies aus § 16 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 2 S. U. G.

[5]) Daselbst § 4.

1) Ob der Schiffer, der Steuermann oder, sofern es sich um ein Seedampfschiff handelt, der Maschinist[1]) durch Handlungen oder Unterlassungen den Unfall oder dessen Folgen verschuldet haben.[2])

2) Ob Mängel der Bauart, Beschaffenheit, Ausrüstung,[3]) Beladung oder Bemannung des Schiffes den Unfall oder dessen Folgen herbeigeführt haben.

3) Ob Mängel des Fahrwassers oder der für die Schifffahrt bestimmten Hülfseinrichtungen (der Seezeichen, des Lootsenwesens, der Rettungsanstalten u. s. w.) oder Handlungen oder Unterlassungen der zur Handhabung dieser Einrichtungen bestellten Personen den Unfall oder dessen Folgen herbeigeführt haben.

Stellt sich heraus, daß der Unfall oder dessen Folgen durch Schuld eines Lootsen entstanden sind, so bleibt dem Seeamte unbenommen, bei der desfallsigen Feststellung das schuldbare Verhalten des Lootsen einer näheren Erörterung zu unterziehen. Caesar, unter Bezugnahme auf ein Erkenntniß des Seeamtes zu Königsberg vom 16. Mai 1878,[4]) bemerkt zwar:[5]) das Seeamt habe lediglich objektiv festzustellen, ob eine Handlung oder Unterlassung des Lootsen den Seeunfall oder dessen Folgen herbeigeführt habe, ohne zu prüfen, ob diese Handlung oder Unterlassung als ein vertretbares Verschulden oder als entschuldbar zu erachten sei, und ersteren Falles, ob das Verschulden sich als ein leichtes charakterisire. Indessen erscheint eine solche Sonderung weder durch die Fassung des Gesetzes bedingt, noch streng durchführbar, insofern jedes Verschulden auf ein subjektives Moment hinausläuft, überdies aber unter „Handlungen" oder „Unterlassungen" im Sinne der Vorschrift in erster Linie pflichtwidrige Handlungen oder Unterlassungen verstanden werden müssen. So hat auch die seeamtliche Praxis sich zu der Vorschrift gestellt, und selbst das Seeamt zu Königsberg, nachdem es in dem vorerwähnten Erkenntniß den Grundsatz aufgestellt hatte, daß bezüglich des zur Handhabung der für die Schifffahrt bestimmten Hülfseinrichtungen bestellten Personals dem Seeamte lediglich die objektive Feststellung übertragen sei 2c., erklärt unmittelbar darauf:

---

[1]) G., betr. den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen, vom 11. Juni 1878.

[2]) Ueber die Pflichten des Schiffers, soweit sie hier in Betracht kommen, s. §§ 18 bis 20, des Steuermannes § 24, IV.

[3]) Beschaffenheit und Ausrüstung bedingen die Seetüchtigkeit des Schiffes. S. § 10.

[4]) Entsch. Bd. 1 S. 48. [5]) Note 5 zu § 4 S. U. G.

„Das Seeamt trägt indessen kein Bedenken, im vorliegenden Falle sich gleichzeitig dahin auszusprechen, daß es die vorstehend erwähnte Unterlassung als in den Bereich entschuldbaren Irrthums, und nicht in den Bereich vertretbarer Nachlässigkeit gehörig erachtet. Der Lootse S. hat, indem er den Lauf der „Astraea“ immer mehr verlangsamte, und der „Capella“ dadurch Zeit und Raum zu geben hoffte, vorbeizukommen, nicht mit der wünschenswerthen seemännischen Entschlossenheit, sondern mit übergroßer Vorsicht gehandelt. Wenn dieselbe im vorliegenden Falle schlecht angebracht war, und den ungünstigen Ausgang gerade hervorgebracht hat, so entzog sich doch die Fahrgeschwindigkeit beider Fahrzeuge zu sehr einer genauen Berechnung, als daß die von dem S. beobachtete Maßnahme als Fehler gegen die Technik seines Berufes oder als vertretbare Nachlässigkeit bezeichnet werden könnte.“[1])

Ob, wenn ein Verschulden des Lootsen konstatirt ist — und nicht etwa ein Strafgesetz verletzt ist, in welchem Falle der zuständigen Staatsanwaltschaft die erforderliche Mittheilung zu machen sein würde — weitere Konsequenzen für den Betreffenden daraus erwachsen können, und welche, das hängt von seiner Stellung ab. Ist er Beamter, so wird die zuständige vorgesetzte Behörde in Erwägung zu nehmen haben, ob ein Einschreiten im Disziplinarwege gegen ihn angezeigt ist. Ist er konzessionirter Lootse im Sinne des § 34 der Gewerbeordnung, so kann in der Folge, in Gemäßheit des § 53 Absatz 2 dieses Gesetzes, die ihm ertheilte Konzession zum Betriebe des Lootsengewerbes zurückgenommen werden, wenn aus den ihm zur Last fallenden Handlungen oder Unterlassungen der Mangel derjenigen Eigenschaften, welche bei der Ertheilung der Genehmigung vorausgesetzt werden mußten, klar erhellt.[2]) Handelt es sich dagegen um einen nicht besonders konzessionirten Privatlootsen, so können — immer abgesehen von dem Falle der Zulässigkeit einer Verfolgung auf Grund des Reichsstrafgesetzbuches — rechtliche Konsequenzen überhaupt nicht erwachsen; denn das ihm auf Grund des § 31 der Gewerbeordnung ertheilte Befähigungszeugniß kann ihm nicht entzogen werden.

---

[1]) Das S. A. zu Stettin hat gleichfalls in dem Erk. vom 15. Juli 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 247) kein Bedenken getragen, das Verhalten des betheiligten Oberlootsen einer sehr scharfen Kritik zu unterwerfen und u. a. auszusprechen: es müsse als eine grobe und rücksichtslose Ungehörigkeit bezeichnet werden, daß derselbe unbekümmert davonfuhr u. s. w. S. ferner Erk. des S. A. zu Stettin vom 18. Oktober 1882 (Bd. 4 S. 379 ff.) und des O. S. A. vom 23. März 1883 (Bd. 4 S. 519), in welchem es heißt: der Lootse habe in unverantwortlicher Weise seine Pflichten verletzt und direkt gesetzwidrig gehandelt.

[2]) Vergl. die §§ 54, 20 und 21 G. O. und den Kommissionsbericht S. 7.

4) Ob die zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See und die über das Verhalten nach einem solchen Zusammenstoße erlassenen Vorschriften befolgt worden sind. S. darüber dritter Abschnitt, Kap. I.

§ 71.

Organisation der Behörden zur Untersuchung von Seeunfällen.

I. Die Behörden zur Untersuchung von Seeunfällen sind die Seeämter und das Oberseeamt.

A. Die Seeämter.

II. Die Seeämter sind nicht Reichs- sondern Landesbehörden. Ihre Errichtung und die Bestimmung der Behörden, welche die Aufsicht über sie zu führen haben, steht den Landesregierungen zu. Dagegen unterliegt die Abgrenzung ihrer Bezirke der Bestimmung des Bundesrathes, und ist eine fernere reichsseitige Einwirkung durch das dem Reiche zustehende Recht der Oberaufsicht gesichert.[1])

Die Seeamtsbezirke sind vom Bundesrath wie folgt festgestellt:[2])

1) Bezirk des Seeamtes zu Königsberg — die ostpreußische Küste;
2) Bezirk des Seeamtes zu Danzig — die westpreußische Küste;
3) Bezirk des Seeamtes zu Stettin — die Küste der Regierungsbezirke Köslin und Stettin;
4) Bezirk des Seeamtes zu Stralsund — die Küste des Regierungsbezirks Stralsund;
5) Bezirk des Seeamtes zu Rostock — die mecklenburgische Küste von der pommerschen Grenze bis Klein-Klützerhövd,
6) Bezirk des Seeamtes zu Lübeck — die Küste von Klein-Klützerhövd bis Damshöft,
7) Bezirk des Seeamtes zu Flensburg — die schleswig-holsteinische Ostküste von Damshöft bis zur dänischen Grenze;
8) Bezirk des Seeamtes zu Tönning — die schleswig-holsteinische Westküste von der dänischen Grenze bis zur Eidermündung mit Dove tief Faden;
9) Bezirk des Seeamtes zu Hamburg — die Küste von Dove tief Faden bis zur Westgrenze des Amtes Ritzebüttel und einer Linie von dort bis zur Wester Till Tonne;

---

[1]) S. U. G. §§ 1 und 6.
[2]) Beschluß des Bundesrathes vom 22. November 1877 (R. C. Bl. S. 621).

10) Bezirk des Seeamtes zu Bremerhafen — die Küste von der Westgrenze des Amtes Ritzebüttel und der Wester Till Tonne bis zur Weser, einschließlich des westlichen Ufers derselben von Blexen abwärts;

11) Bezirk des Seeamtes zu Brake — das westliche Ufer der Weser oberhalb Blexen und die Küste vom Westrande der Wesermündung bis zur ostfriesischen Grenze;

12) Bezirk des Seeamtes zu Emden — die ostfriesische Küste.

Hiernach decken sich die Bezirke nicht überall mit den Territorialgrenzen der Bundesseestaaten; es umfassen namentlich die den Seeämtern zu Lübeck, Hamburg und Bremerhaven zugewiesenen Reviere auch preußische Küstenstrecken. Die Aufsicht über die betreffenden Seeämter steht nicht den betheiligten Staaten gemeinsam, sondern ausschließlich demjenigen Staate zu, in welchem das Seeamt seinen Sitz hat.[1])

Die Aufsichtsbehörden sind in Preußen die Oberpräsidenten der Küstenprovinzen, in den übrigen Bundesseestaaten die betreffenden Centralstellen (§ 4, VI).

III. Das Seeamt bildet eine kollegiale Behörde, bestehend aus einem Vorsitzenden und vier Beisitzern, von welchen mindestens zwei die Befähigung als Seeschiffer besitzen und als solche gefahren haben müssen.[2])

---

1) S. von Moeller, S. 233.

2) S. U. G. § 7. — In Betreff dieser Zusammensetzung und der kollegialen Verfassung heißt es in den Motiven: „Die Aufgabe des Seeamtes ist eine zweifache. Es soll einmal feststellen, welches die Ursachen eines Seeunfalles gewesen sind, sodann aber, wenn der letztere durch die Schuld des Schiffers oder des Steuermannes herbeigeführt worden ist, darüber entscheiden, ob demselben die Befugniß zum ferneren Betriebe seines Gewerbes zu belassen oder zu entziehen ist. Die eine dieser Funktionen ist eine begutachtende, die andere eine verwaltungsgerichtliche. Beide lassen sich in sachgemäßer Weise nicht durch einzelnstehende Beamte, sondern nur durch Kollegien ausüben, welche nach mündlicher Berathung durch Abstimmung das Ergebniß derselben feststellen. Der Entwurf giebt deshalb den Seeämtern, von der Organisation der sonstigen Schifffahrtsbehörden (z. B. Seemannsämter, Strandämter) abweichend, eine kollegiale Verfassung. — Die Ermittelung der Ursachen von Seeunfällen erfordert nicht selten die Beantwortung schwieriger nautisch-technischer Fragen. Diese Rücksicht bedingt nicht nur, daß das Seeamt in seiner Mehrheit aus Sachverständigen bestehe, welche mit den verschiedenen Zweigen des Schifffahrtsbetriebes vertraut sind, sondern sie verbietet auch, die Zahl derselben zu knapp zu bemessen. Der Entwurf setzt deshalb das Seeamt aus einem Vorsitzenden und vier des Seewesens kundigen Beisitzern zusammen. Von den letzteren sollen mindestens zwei die Befähigung als Seeschiffer besitzen, weil diese am meisten

a. Der Vorsitzende.

Der Vorsitzende muß die Fähigkeit zum Richteramte besitzen.[1] Er wird für die Dauer des zur Zeit seiner Ernennung von ihm bekleideten Amtes oder, falls er zur Zeit seiner Ernennung ein Amt nicht bekleidet, auf Lebenszeit ernannt. Auch der für den Fall der Verhinderung, Ausschließung oder Ablehnung des Vorsitzenden ernannte Stellvertreter muß die Befähigung zum Richteramte besitzen. Seine Ernennung erfolgt aber nur für die Dauer der Verhinderung des ordentlichen Vorsitzenden beziehungsweise für den einzelnen Fall.

Kraft des Gesetzes tritt die Ausschließung des Vorsitzenden nach Maßgabe der Vorschriften der Strafprozeßordnung über die Ausschließung des Richters von der Ausübung des Richteramtes ein.[2]

Ueber Ablehnungsanträge gegen den Vorsitzenden, welche unter Berufung auf die betreffenden Bestimmungen des dritten Abschnittes ersten Buches der Strafprozeßordnung beziehungsweise auf deren sinnentsprechende Anwendung zu begründen sind,[3] hat, der Organisation der Seeämter entsprechend, die Aufsichtsbehörde zu entscheiden.

b. Die Beisitzer.

Die Befähigung zu dem Amte eines Beisitzers bestimmt sich nach Maßgabe der in den §§ 31 bis 34 des Gerichtsverfassungsgesetzes enthaltenen Vorschriften über die Befähigung zum Schöffenamte, wie folgt:[4]

a. Das Amt kann nur von einem Deutschen versehen werden

b. Unfähig zu dem Amte eines Beisitzers sind:

1) Personen, welche die Befähigung in Folge strafgerichtlicher Verurtheilung verloren haben;

2) Personen, gegen welche das Hauptverfahren wegen eines Verbrechens oder Vergehens eröffnet ist, das die Aberkennung der bürgerlichen

---

sich dazu eignen, über die Führung eines Schiffes ein Urtheil abzugeben. Die übrigen Beisitzer würden aus den Kreisen der Nautiker (z. B. Mitglieder der deutschen Seewarte), Navigationslehrer, Maschineningenieure, Steuermänner 2c. entnommen werden können. Dagegen soll der Vorsitzende ein Rechtskundiger sein, da bei einem Verfahren, in welchem über Rechte und Pflichten von Schiffern und Steuermännern zu entscheiden ist, das juristische Element nicht unvertreten sein darf.

[1]) S. hierüber die §§ 2 bis 5 des G. V. G. und 22 des E. G. zu demselben.

[2]) S. U. G. § 19; Str. Pr. O. § 22. [3]) S. U. G. § 10.

[4]) Daselbst § 14.

Ehrenrechte oder der Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Aemter zur Folge haben kann;

3) Personen, welche in Folge gerichtlicher Anordnung in der Verfügung über ihr Vermögen beschränkt sind.

c. Zu dem Amte eines Beisitzers sollen nicht berufen werden:

1) Personen, welche zur Zeit der Aufstellung der Urliste das dreißigste Lebensjahr noch nicht vollendet haben;

2) Personen, welche zur Zeit der Aufstellung der Liste den Wohnsitz nicht im Bezirke des Seeamtes haben;

3) Personen, welche für sich oder ihre Familie Armenunterstützung aus öffentlichen Mitteln empfangen oder in den drei letzten Jahren, von Aufstellung der Urliste zurückgerechnet, empfangen haben;

4) Personen, welche wegen geistiger oder körperlicher Gebrechen zu dem Amte nicht geeignet sind;

5) Dienstboten.

Es sollen ferner nicht berufen werden:

1) Minister;

2) Mitglieder der Senate der freien Hansestädte;

3) Reichsbeamte, welche jederzeit einstweilig in den Ruhestand versetzt werden können;

4) Staatsbeamte, welche auf Grund der Landesgesetze jederzeit einstweilig in den Ruhestand versetzt werden können;

5) richterliche Beamte und Beamte der Staatsanwaltschaft;

6) gerichtliche und polizeiliche Vollstreckungsbeamte;

7) Religionsdiener;

8) Volksschullehrer;

9) die dem aktiven Heere angehörenden Militärpersonen;

10) diejenigen höheren Verwaltungsbeamten, außer den vorbezeichneten, welche nach Landesgesetz nicht zu dem Amte eines Schöffen berufen werden sollen.

Die Aufsichtsbehörde hat für jedes Seeamt auf jedes Jahr im voraus eine Liste für das Amt eines Beisitzers geeigneter Personen aufzustellen und dem Vorsitzenden des Seeamtes mitzutheilen. Die Zahl der in die Liste aufzunehmenden Personen bestimmt die Aufsichtsbehörde nach Maßgabe des Bedürfnisses. Wo eine Vertretung des Rheder-, Schiffer- und Handelsstandes vorhanden ist, ist dieselbe vor Aufstellung der Liste mit ihren Vorschlägen zu hören.[1]) Als solche Vertretungen sind anzusehen die Handels-

1) S. U. G. § 8.

kammern, Schiffervereine und andere derartige Korporationen oder Gesellschaften.

Bei Aufstellung der Listen wird vorzüglich darauf Rücksicht zu nehmen sein, daß in jedem Spezialfalle von den vier Beisitzern mindestens zwei befahrene Seeschiffer sein müssen. Im übrigen ist schon durch die Vorschrift, daß geeignete Personen aufgestellt werden sollen, angezeigt, daß es sich füglich nur um solche Persönlichkeiten handeln kann, welche hinreichend mit den Verhältnissen der Seeschifffahrt vertraut sind.

Der aktiven Marine angehörende Militärpersonen werden nicht in die Liste aufgenommen.[1] Der Vorsitzende des Seeamtes kann jedoch eine solche Militärperson mit ihrer Zustimmung zum Beisitzer wählen und zwar ohne Rücksicht auf ihren Wohnort im Bezirke des Seeamtes. Die Wahl aus der Liste (s. unten) beschränkt sich für diesen Fall auf drei Beisitzer und, wenn erforderlich, einen Stellvertreter.[2] In den militärischen Verhältnissen liegt es begründet, daß ein als Beisitzer geladener Marineoffizier oder Techniker der Kaiserlichen Marine, falls er geneigt ist, der Einberufung Folge zu leisten, bevor er seine Zustimmung erklärt, die erforderliche Erlaubniß seines Vorgesetzten zur Uebernahme des Amtes einholt. Mehr als eine der aktiven Marine angehörende Militärperson darf für den Untersuchungsfall nicht als Beisitzer fungiren.

Der Vorsitzende des Seeamtes wählt für jeden Untersuchungsfall aus der Liste vier Beisitzer und, wenn erforderlich, also namentlich bei Verhandlungen von voraussichtlich längerer Dauer, noch einen Stellvertreter aus und beruft sie ein.[3] Da der Stellvertreter, welcher der Untersuchungsverhandlung von Anfang an beizuwohnen hat, in dem Falle der Verhinderung eines der vier ordentlichen Beisitzer für denselben einzutreten hat, so empfiehlt es sich, falls unter den letzteren nicht mehr als zwei befahrene Seeschiffer sind, als Stellvertreter einen solchen einzuberufen.

Stehen an demselben Tage mehrere Verhandlungen an, so steht nichts entgegen, daß dieselben Beisitzer für die mehreren Untersuchungsfälle einberufen werden.

---

[1]) Der Aufnahme von Offizieren zur Disposition steht nichts entgegen. S. die Zusammenstellung der Bestimmungen über die finanziellen und Rechtsverhältnisse der mit Pension zur Disposition gestellten Offiziere (Reichstags-Drucksachen 1. Leg.-Per. I. Session 1871 Nr. 170), Ziffer 9.

[2]) S. U. G. § 11. [3]) Daselbst § 9.



Nicht einzuberufen werden solche in die Liste aufgenommene Personen sein, bei welchen nachträglich die Unfähigkeit zu dem Amte eines Beisitzers eintritt oder sich herausstellt, oder welche später in ein Verhältniß treten, welches sie von diesem Amte ausschließt.[1])

Die Berufung zu dem Amte eines Beisitzers können ablehnen:

a. Mitglieder einer deutschen gesetzgebenden Versammlung;

b. Personen, welche zur Zeit der Aufstellung der Liste das 65. Lebensjahr vollendet haben, oder bis zum Ablaufe des Jahres, für welches die Liste gilt, vollenden würden;

c. Personen, welche im letzten Jahre die Verpflichtung eines Beisitzers erfüllt haben.[2])

Das Ablehnungsgesuch ist bei dem Vorsitzenden des Seeamtes rechtzeitig anzubringen, welcher darüber, ebenso wie über Ablehnungsanträge, endgültig zu entscheiden hat. Dasselbe gilt hinsichtlich der Entschuldigungsgesuche,[3]) welche begründet werden können mit äußeren Hinderungsumständen, wie dringenden Geschäfts- oder Familienangelegenheiten, in welchen eine Vertretung des Antragstellers nicht thunlich ist, mit Krankheit u. dgl. oder unter Bezugnahme auf Verhältnisse, welche in ihm selbst die Besorgniß der Befangenheit erweckt haben, insbesondere auf solche Umstände, welche in einem Strafverfahren die Zulassung als Schöffe ausschließen würden.[4])

Unter Ablehnungsanträgen sind die Anträge zu verstehen, welche, sei es von einem Interessenten, namentlich dem betheiligten Schiffer, Steuermann oder Maschinisten, sei es von dem Reichskommissar gegen einen Beisitzer, unter Berufung auf den einen oder anderen der im dritten Abschnitt des ersten Buches der Strafprozeßordnung vorgesehenen Ausschließungs- oder Ablehnungsgründe in sinnentsprechender Anwendung gestellt werden.

Beisitzer, welche ohne genügende Entschuldigung sich nicht rechtzeitig zu den Sitzungen einfinden oder ihren Obliegenheiten in anderer Weise sich entziehen, sind zu einer Ordnungsstrafe von zehn bis dreihundert Mark sowie in die verursachten Kosten zu verurtheilen. Die Verurtheilung wird durch den Vorsitzenden ausgesprochen. Erfolgt nachträglich genügende Entschuldigung, so kann die Verurtheilung ganz oder theilweise zurückgenommen werden. Abgesehen davon ist gegen die Verurtheilung die Beschwerde an die Aufsichtsbehörde zulässig.[5])

---

1) S. hierüber auch Caesar, Anm. 4 zu § 10 S. U. G. 2) S. U. G. § 10.
3) Daselbst § 12 Abs. 1. 4) Str. Pr. O. §§ 22 und 31.
5) S. U. G. § 12.

Die Beisitzer werden von dem Vorsitzenden auf die Erfüllung der Obliegenheiten ihres Amtes vereidigt,[1]) und zwar erfolgt die Vereidigung nach Maßgabe des § 51 des Gerichtsverfassungsgesetzes.[2])

Die Beisitzer erhalten aus Landesmitteln Vergütung der Reisekosten und Tagegelder, deren Höhe die Landesregierungen bestimmen.[3])

B. Das Oberseeamt.

IV. Das Oberseeamt[4]) ist eine als Beschwerdeinstanz fungirende Reichsbehörde mit kollegialer Verfassung, bestehend aus einem Vorsitzenden und sechs Mitgliedern. Der Vorsitzende muß die Befähigung zum Richteramte besitzen. Er wird vom Kaiser für die Dauer des zur Zeit seiner Ernennung von ihm bekleideten Amtes oder, falls er zur Zeit seiner Ernennung ein Amt nicht bekleidet, auf Lebenszeit ernannt. Auch der für den Fall der Verhinderung, Ausschließung oder Ablehnung des Vorsitzenden fungirende Stellvertreter muß die Befähigung zum Richteramte besitzen. Seine Ernennung würde für die Dauer der Verhinderung des ordentlichen Vorsitzenden beziehungsweise für den einzelnen Fall durch den Reichskanzler erfolgen.

Ueber Ablehnungsanträge gegen den Vorsitzenden steht dem Reichskanzler, welcher die Oberaufsicht führt, die Entscheidung zu. Im übrigen

---

1) S. U. G. § 9.

2) Derselbe lautet:

Die Beeidigung der Schöffen erfolgt bei ihrer ersten Dienstleistung in öffentlicher Sitzung. Sie gilt für die Dauer des Geschäftsjahres.

Der Vorsitzende richtet an die zu Beeidigenden die Worte: „Sie schwören bei Gott dem Allmächtigen und Allwissenden, die Pflichten eines Schöffen getreulich zu erfüllen und Ihre Stimmen nach bestem Wissen und Gewissen abzugeben."

Die Schöffen leisten den Eid, indem Jeder einzeln die Worte spricht:

„ich schwöre es, so wahr mir Gott helfe."

Der Schwörende soll bei der Eidesleistung die rechte Hand erheben.

Ist ein Schöffe Mitglied einer Religionsgesellschaft, welcher das Gesetz den Gebrauch gewisser Betheuerungsformeln an Stelle des Eides gestattet, so wird die Abgabe einer Erklärung unter der Betheuerungsformel dieser Religionsgesellschaft der Eidesleistung gleich geachtet.

Ueber die Beeidigung wird von dem Gerichtsschreiber ein Protokoll aufgenommen.

Bei einigen Seeämtern wird übrigens die Beeidigung nicht für die Dauer des Geschäftsjahres (Kalenderjahres), sondern für jeden einzelnen Untersuchungsfall vorgenommen.

3) S. U. G. § 10.

4) Daselbst §§ 29 und 33 und Geschäftsordnung für das Oberseeamt vom 3. Mai 1878 (R. C. Bl. S. 276, 277) nebst dem Nachtrage vom 10. Mai 1879 (daselbst S. 370).

gelten hierüber, sowie über die Ausschließung des Vorsitzenden kraft des Gesetzes, dieselben Grundsätze wie bezüglich des Vorsitzenden des Seeamtes.

Außer dem Vorsitzenden wird ein schifffahrtskundiger Beisitzer als ständiges Mitglied des Oberseeamtes vom Kaiser ernannt. Für das Amt der übrigen Beisitzer bringen die Regierungen der Bundesseestaaten je drei sachkundige Personen in Vorschlag. Der Vorschlag gilt für je drei Jahre, nach deren Ablauf ein neuer Vorschlag zu machen ist. Auf Grund dieser Vorschläge theilt der Reichskanzler von drei zu drei Jahren dem Vorsitzenden die Liste der zu nicht ständigen Beisitzern des Oberseeamtes bestellten Personen mit. Aus dieser Liste wählt der Vorsitzende für jeden Beschwerdefall fünf Beisitzer aus, von denen zwei der Schifffahrt kundig sein müssen, beruft dieselben ein und vereidigt sie nach Maßgabe des § 51 des Gerichtsverfassungsgesetzes auf die Obliegenheiten ihres Amtes; die Vereidigung gilt immer für die Dauer des Geschäftsjahres.

Ueber Entschuldigungsgesuche der Beisitzer sowie über Ablehnungsanträge entscheidet endgültig der Vorsitzende und gilt hierüber auch sonst das unter III b. Gesagte, ebenso hinsichtlich der Folgen der Dienstentziehung. Auf Beschwerde über die Verurtheilung von Beisitzern, welche ihren Obliegenheiten sich entzogen haben, entscheidet der Reichskanzler.

Die Beisitzer erhalten aus der Reichskasse Ersatz ihrer Reisekosten und Tagegelder, deren Höhe der Reichskanzler bestimmt.[1])

Das Oberseeamt hat seinen Sitz in Berlin. Der Vorsitzende ist jedoch befugt, dasselbe zu einer Sitzung in einen deutschen Hafenort zu berufen, wenn ein Fall zur Entscheidung vorliegt, welcher eine Beweisaufnahme an diesem Orte oder in dessen Nähe erforderlich macht.

---

[1]) Es gelten die in der V. vom 21. Juni 1875, betr. die Tagegelder, Fuhr- ꝛc. Kosten der Reichsbeamten, (R. G. Bl. S. 249 ff.) normirten Sätze für die vortragenden Räthe der obersten Reichsbehörden, nämlich

a. Tagegelder im Betrage von 18 Mark,

b. Fuhrkosten, einschließlich der Kosten der Gepäckbeförderung:

1) bei Reisen, welche auf Eisenbahnen oder Dampfschiffen gemacht werden können, für das Kilometer 13 Pf. und für jeden Zu- und Abgang 3 Mark;

2) bei Reisen, welche nicht auf Dampfschiffen oder Eisenbahnen zurückgelegt werden können, 60 Pf. für das Kilometer der nächsten fahrbaren Straßenverbindung.

Haben erweislich höhere Fuhrkosten aufgewendet werden müssen, so werden diese erstattet.

Die Leitung und Beaufsichtigung des Geschäftsganges bei dem Oberseeamte liegt dem Vorsitzenden ob. Er eröffnet die eingehenden Sendungen, versieht dieselben mit dem Tage des Einganges, vertheilt die Geschäfte, ernennt die Berichterstatter, bestimmt die Sitzungen, leitet die Berathungen und Abstimmungen, zeichnet die Entwürfe aller Verfügungen 2c., vollzieht unter Gegenzeichnung des Protokollführers alle Reinschriften und trifft in Bezug auf die Führung der Geschäftskontrolen die erforderlichen Anordnungen. Er verfügt ferner in allen das Kollegium als solches betreffenden Angelegenheiten.

Die Sendungen des Oberseeamtes gelten in Ansehung der gebührenfreien Beförderung als Reichsdienstangelegenheiten.

Das Subaltern- und Unterbeamten-Personal des Oberseeamtes wird vom Reichskanzler ernannt.

C. Der Reichskommissar.

V. Für jedes Seeamt ist ein vom Reichskanzler bestellter Kommissar bestellt, welcher die Amtsbezeichnung Reichskommissar führt. Derselbe Kommissar kann auch für mehrere Seeämter bestellt werden.[1]) Die Einsetzung von Reichskommissaren gründet sich auf das in Gemäßheit des Artikels 4 Nr. 7 der Reichsverfassung dem Reiche zustehende Recht der Aufsicht über die Seeschifffahrt. In diesem Sinne liegt dem Reichskommissar die Wahrung des öffentlichen Interesses an der Eröffnung und sachgemäßen Durchführung des Verfahrens ob. Zu dem Behufe sind ihm folgende Befugnisse beziehungsweise Pflichten übertragen:[2])

1) Die Stellung von Anträgen bei dem Seeamte oder bei dessen Vorsitzenden.

2) Die Stellung des Antrages auf Anordnung einer Untersuchung beim Reichskanzler für den Fall, daß der Vorsitzende die Einleitung einer Untersuchung ablehnt.

3) Einsicht in die Akten.

4) Es steht ihm zu, den Verhandlungen beizuwohnen und in denselben an die zur Vernehmung erschienenen Personen unmittelbar Fragen zu stellen.[3])

---

1) S. U. G. § 13. 2) Daselbst, sowie §§ 21, 26, 27, 31.

3) Dazu bemerkt Caesar (Note 2 zu § 13): „Daß der Reichskommissar bei allen im Laufe der Verhandlung ergehenden Beschlüssen des Seeamtes das Recht habe, mit seinen Anträgen vorher gehört zu werden, ist zwar nicht im Gesetz gesagt, in der Praxis wird indeß eine solche vorherige Anhörung zweifellos immer stattfinden. Dagegen ist es während des Laufes der Vorermittelungen, so lange also

5) Er hat in den dazu geeigneten Fällen gegen den Schiffer, Steuermann oder Maschinisten den Antrag auf Patententziehung zu stellen.

6) Im Falle der Ablehnung eines solchen Antrages steht ihm das Rechtsmittel der Beschwerde gegen die Entscheidung des Seeamtes zu.

7) Es steht ihm zu, den Verhandlungen des Oberseeamtes beizuwohnen und in denselben an die zur Vernehmung erschienenen Personen unmittelbar Fragen zu stellen.

Der Reichskommissar ist ein auf Widerruf angestellter Reichsbeamter, und als solcher den bezüglichen Vorschriften des Gesetzes, betreffend die Verhältnisse der Reichsbeamten, vom 31. März 1873 unterworfen. Die Auswahl der Reichskommissare hängt lediglich von dem Ermessen des Reichskanzlers ab; ebenso die Bestellung eines Stellvertreters für den Fall der Behinderung eines Reichskommissars. Die Reichskommissare sind, dem Charakter ihrer Amtsstellung gemäß, verpflichtet, den Anweisungen des Reichskanzlers Folge zu leisten.

§ 72.

Die örtliche Zuständigkeit der Seeämter.

I. Zuständig für die Untersuchung ist das Seeamt:

1) in dessen Bezirk der Hafen liegt, welchen das Schiff nach dem Unfalle zunächst erreicht;
2) dessen Sitz dem Orte des Unfalles zunächst belegen ist;
3) in dessen Bezirk der Heimathshafen des Schiffes liegt.

Soweit es sich lediglich um den Unfall eines ausländischen Kauffahrteischiffes handelt, kann Ziffer 3 nicht in Betracht kommen.

II. Unter mehreren hiernach zuständigen Seeämtern gebührt demjenigen der Vorzug, welches die Untersuchung zuerst eingeleitet hat. Jedoch kann das Reichsamt des Innern in jedem Falle die Untersuchung einem anderen der zuständigen Seeämter übertragen. Für die desfallsige Anordnung können Rücksichten auf die zweckmäßigere und promptere Erledigung des

---

das Seeamt noch nicht versammelt ist, lediglich dem Ermessen des Vorsitzenden anheimgegeben, ob er vor Erlaß wichtigerer Verfügungen (z. B. betreffs der Vernehmung und Beeidigung von Zeugen) eine Erklärung des Reichskommissars einholen will; ein Recht darauf hat letzterer nicht, und schon um Verzögerungen zu vermeiden, wird regelmäßig von solcher Anhörung abgesehen werden müssen."

Falles oder Bedenken gegen die Unbefangenheit eines Seeamtes leitend sein. Die Uebertragung der Untersuchung an ein Seeamt, dessen Zuständigkeit an und für sich nicht begründet sein würde, ist nicht zulässig. Entstehen Streitigkeiten oder Zweifel über die Zuständigkeit eines Seeamtes, so entscheidet das Reichsamt des Innern.[1])

---

[1]) S. U. G. § 5. Die Motive führen dazu aus: „Die Untersuchung eines Seeunfalles muß, wenn sie zu dem Ziele einer erschöpfenden und zuverlässigen Aufklärung des Sachverhaltes gelangen soll, dem Ereigniß, welches sie festzustellen hat, möglichst rasch folgen, damit nicht die Beweisaufnahme durch den Verlauf einer längeren Zwischenzeit erschwert oder vereitelt werde. Mit Sicherheit lassen sich in der Regel die näheren Umstände, unter welchen ein Schiff verunglückt ist, nur ermitteln, so lange noch der Körper desselben in seinem beschädigten Zustande besichtigt werden kann und die Mannschaft des Fahrzeuges an einem Orte beisammen ist. Die hierdurch bedingte Beschleunigung des Verfahrens ist für die Regelung der Zuständigkeit der Seeämter entscheidend. Zur Vornahme der Untersuchung ist hiernach sowohl das Seeamt, in dessen Bezirk der Hafen liegt, welchen das Schiff nach dem Unfalle zunächst erreicht, als auch dasjenige berufen, dessen Sitz dem Orte des Unfalles zunächst belegen ist. Eine derartige Kompetenzbestimmung würde aber nicht für alle Fälle ausreichen; denn wenn z. B. das Schiff zu Grunde gegangen ist und der Unfall sich in einer vom Reichsgebiete weit entfernten Meeresgegend zugetragen hat, so würde bei keinem Seeamte eine der Voraussetzungen zutreffen, von welchen die Zuständigkeit nach jenen Gesichtspunkten abhängig zu machen ist. Aus diesem Grunde legt der Entwurf die letztere auch dem Seeamte des Bezirkes bei, in welchem sich der Heimathshafen des Schiffes befindet. Ergiebt sich hiernach in einem einzelnen Falle, daß die Zuständigkeit mehrerer Seeämter gleichmäßig begründet ist, so kann für die Beantwortung der Frage, welches von ihnen die Untersuchung mit Ausschluß der anderen zu führen berechtigt sein soll, wiederum nur die Rücksicht den Ausschlag geben, daß das Verfahren so schleunig als möglich durchzuführen ist. Der Entwurf verweist deshalb nach dem Grundsatze der Prävention die Sache bei mehrfacher Zuständigkeit vor das Seeamt, welches die Untersuchung zuerst eingeleitet hat. Es bedarf ferner einer besonderen Anordnung darüber, wem die Entscheidung zustehen soll, wenn Streitigkeiten oder Zweifel über die Kompetenz sich ergeben. An sich läge es nahe, hiermit diejenige Stelle zu betrauen, welche in den zum Wirkungskreise der Seeämter gehörigen Angelegenheiten als Beschwerdeinstanz fungiren soll; allein diese Stelle ist nach § 25 des Entwurfes nicht als eine ständige Behörde gedacht, sondern sie soll nur dann in Funktion treten, wenn ein bei ihr anhängig gemachter Fall der Entscheidung bedarf, und da ihre Mitglieder an verschiedenen Orten wohnhaft sein werden, so würde sie nicht im Stande sein, die erwähnten Kompetenzstreitigkeiten mit der nothwendigen Beschleunigung zu erledigen. Es empfiehlt sich vielmehr, zur Entscheidung solcher Streitigkeiten diejenige Stelle zu berufen, welche dieselbe ohne Zeitverlust abzugeben in der Lage sein wird, und dies ist, wenn es sich um eine

§ 73.

Anzeige von Seeunfällen.

I. Um die Seeämter in den Stand zu setzen, die Entschließung über die Einleitung der Untersuchung hinsichtlich eines jeden Seeunfalles alsbald treffen zu können, ist denjenigen Behörden, bei welchen Seeunfälle in der Regel zunächst zur Kenntniß gelangen, die Pflicht auferlegt, von jedem zu ihrer Kenntniß kommenden Seeunfalle ungesäumt einem zuständigen Seeamte Anzeige zu machen. Diese Behörden sind:

1) die für die Aufnahme von Verklarungen zuständigen Gerichte;
2) die Hafenbehörden;
3) die Strandbehörden;
4) die Schiffsregisterbehörden, insofern denselben von dem Untergange eines jeden bei ihnen eingetragenen Schiffes innerhalb einer gewissen Frist von dem Rheder Anzeige erstattet werden muß;
5) die Seemannsämter, also im Auslande die Konsulate.[2])

Meinungsverschiedenheit zwischen Seeämtern desselben Bundesstaates handelt, die ihnen gemeinsam vorgesetzte Landesbehörde, bei Differenzen zwischen Seeämtern verschiedener Staaten aber das mit der Oberaufsicht über die Schifffahrtsangelegenheiten betraute Reichskanzleramt. Endlich kann bei zweifelloser Kompetenz der Fall eintreten, daß erhebliche Gründe dafür sprechen, die Untersuchung nicht von demjenigen Seeamte führen zu lassen, welches sie kraft der Prävention vorzunehmen berechtigt wäre, sondern sie einem andern Seeamte zu übertragen. Wenn beispielsweise ein Schiff, dessen Heimathshafen Königsberg ist, an der niederländischen Küste einen Unfall erleidet, alsdann das für Königsberg zuständige Seeamt auf die erste Nachricht davon die Einleitung der Untersuchung verfügt, das Schiff demnächst aber in den Hafen von Emden einläuft, so würde es in hohem Grade unzweckmäßig sein, die Untersuchung nicht bei dem Seeamte dieses Hafens, in welchem die Vernehmung der Schiffsbesatzung und die Besichtigung des Schiffes ohne alle Weiterungen erfolgen kann, sondern an einem entfernten Punkte der Ostseeküste vor sich gehen zu lassen. Auch können Umstände vorliegen, welche die Annahme rechtfertigen, daß die Beziehungen, in welchen der Schiffer oder der Rheder eines Schiffes zu den seefahrttreibenden Kreisen eines bestimmten Ortes stehen, die Unbefangenheit des für den letzteren bestellten Seeamtes zweifelhaft erscheinen lassen. In solchen Fällen ist dafür Vorsorge zu treffen, daß die Untersuchung von einer Behörde geführt werde, gegen deren Betheiligung ein derartiges Bedenken nicht vorliegt. Der Entwurf behält deshalb dem Reichskanzleramte vor, kraft seines Oberaufsichtsrechts an Stelle des durch Prävention mit der Sache befaßten Seeamtes ein anderes an sich gleichfalls zuständiges Seeamt mit der Untersuchung zu betrauen."

[2]) S. U. G. § 14.

Der Zweck dieser Anzeigen erheischt, daß darin dem Seeamte alles dasjenige mitgetheilt wird, was der betreffenden Behörde über den Unfall bekannt geworden ist. Insbesondere werden die Gerichte Abschrift der Verklarung miteinzusenden haben.

II. Die Konsulate haben die Anzeigen nicht direkt dem Seeamte zu erstatten, sondern dieselben dem Auswärtigen Amte einzureichen, von wo aus dieselben ihrer weiteren Bestimmung zugeführt werden.[1]) Ihre Thätigkeit hat sich aber nicht auf die Anzeigen zu beschränken, sondern es ist ihnen die weitere Verpflichtung auferlegt, sobald sie von einem Seeunfalle Kenntniß erlangen, zur vorläufigen Ermittelung des Thatbestandes diejenigen Ermittelungen und Beweiserhebungen vorzunehmen, welche keinen Aufschub dulden.[2]) Die in diesem Sinne aufgenommenen Verhandlungen haben sie mit der Anzeige dem Auswärtigen Amte zu übermitteln.

Für die in Rede stehenden Ermittelungen und Beweiserhebungen sind auch, den Motiven des Gesetzes entsprechend, diejenigen Konsuln, welche die im § 20 des Gesetzes, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate ꝛc., vorgesehene Ermächtigung zur Abhörung von Zeugen und zur Abnahme von Eiden nicht besitzen, vom Reichskanzler generell ermächtigt, die ver-

---

[1]) Bek. des Reichskanzlers, betr. die Mitwirkung der Kaiserlichen Konsulate bei Untersuchung von Seeunfällen, vom 23. November 1877 (R. C. Bl. S. 634 ff.).

[2]) S. U. G. § 15. — Die Motive bemerken dazu: „Wenn ein deutsches Schiff an einer fremden Küste verunglückt, so ist nicht immer darauf zu rechnen, daß es dem Seeamte gelingen werde, das ganze für den Zweck der Untersuchung benutzbare Beweismaterial in seinem Bezirke zusammenzubringen. Es wird nicht selten der Fall eintreten, daß ein Theil der Mannschaft eines solchen Schiffes, nachdem dieselbe den nächsten ausländischen Hafen aufgesucht hat, der Rückkehr in die Heimath den Eintritt in den Dienst eines anderen Schiffes vorzieht und mit diesem sich auf eine längere Reise begiebt. Das Seeamt muß alsdann, falls sich nicht die Untersuchung unabsehbar hinziehen soll, darauf verzichten, diese Schiffsleute vor sich zu laden und zu vernehmen. Ebensowenig ist dasselbe in der Lage, wenn ein deutsches Schiff an einer ausländischen Küste gestrandet ist, dessen Zustand und Beschaffenheit durch Einnahme des Augenscheins festzustellen. Um die Benutzung solcher Beweismittel zu ermöglichen, bleibt nur übrig, die deutschen Seemannsämter im Auslande (die Konsulate) zu beauftragen, daß sie bei Seeunfällen, welche sich in den an ihre Amtsbezirke grenzenden Gewässern ereignen, die zur vorläufigen Feststellung des Thatbestandes erforderlichen Ermittelungen und Beweiserhebungen vornehmen. Diese Verrichtung hat sich jedoch nicht auf Erhebungen auszudehnen, welche das Seeamt selbst zu bewirken nicht im Stande ist; das Seemannsamt soll deshalb mit der Beweisaufnahme nur so weit vorgehen, als sie keinen Aufschub duldet."



nommenen Zeugen und Sachverständigen zu vereidigen, mit der Maßgabe jedoch, daß der Schiffer und der Steuermann, dessen Unfall der Gegenstand der konsularischen Ermittelung bildet, nicht vereidigt werden darf.[1]) In Gemäßheit des Gesetzes, betreffend den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen, vom 11. Juni 1878 wird auch in den entsprechenden Fällen in diesem Vorvermittelungsverfahren von der Vereidigung des Maschinisten Abstand zu nehmen sein.

§ 74.

Einleitung des Verfahrens, Vorbereitung der Hauptverhandlung und allgemeine Grundsätze für das Verfahren.

I. Ueber die Einleitung des Verfahrens beschließt der Vorsitzende des Seeamtes,[2]) sobald er, sei es durch eine Mittheilung der dazu verpflichteten Behörden (§ 73), sei es durch die Anzeige eines Interessenten, von dem Seeunfalle amtliche Kenntniß erhalten hat. Durch den Beschluß wird die Prävention für den Fall begründet, daß etwa in der Folge noch der Vorsitzende eines anderen zuständigen Seeamtes die Einleitungsverfügung treffen sollte.[3])

Lehnt der Vorsitzende die Einleitung des Verfahrens ab, so kann gegen diese Entscheidung sowohl vom Reichskommissar, wie von jedem Interessenten bei dem Reichskanzler, welchem es in allen Fällen kraft des Gesetzes zusteht, die Untersuchung anzuordnen,[4]) Beschwerde erhoben werden.

II. Ferner liegt dem Vorsitzenden ob:

1) Die Vornahme beziehungsweise Veranlassung der zur Vorbereitung der Hauptverhandlung erforderlichen Ermittelungen, worunter die Vernehmung und Beeidigung der Zeugen in der Regel nicht begriffen ist. S. Nr. 6. Hierzu gehört auch die Einforderung der Schiffspapiere, namentlich des Register-Certifikates, des Schiffs- beziehungsweise auch des Maschinenraum-Journals, der Musterrolle, des Klassifizirungs-Certifikates, der Ladungspapiere 2c.

2) Die Anberaumung der Hauptverhandlung, unter Einberufung der erforderlichen Beisitzer.

3) Die Ladung der betheiligten Zeugen und Sachverständigen. Die Auswahl derselben hängt von seinem Ermessen ab. Die Zuziehung des

---

1) Bek. vom 23. November 1877. 2) S. U. G. § 16. 3) Daselbst § 5.
4) Daselbst § 2 Nr. 2 b, § 3 Nr. 2 und § 13.

Rheders bildet die Regel. Die Ladung des Schiffers beziehungsweise des Steuermannes und Maschinisten ist zwar nicht unbedingt von vornherein geboten, sie wird sich aber für die meisten Fälle, sofern nicht der Ladung oder dem Erscheinen besondere Schwierigkeiten entgegenstehen, empfehlen.[1]) Wegen der eventuellen Nothwendigkeit der Ladung im Laufe des Hauptverfahrens s. § 76, VII.

4) Die rechtzeitige Herbeischaffung der anderweiten Beweismittel; hierzu gehört auch das zu den Erörterungen erforderliche Kartenmaterial.

5) Die Anordnung der sonstigen Vorbereitungen zur Hauptverhandlung.

6) Endlich, nach seinem Ermessen, der Erlaß anderer Verfügungen, wenn sie keinen Aufschub leiden, namentlich auch wegen Vernehmung und Beeidigung von Zeugen bei Gefahr im Verzuge, während, wenn das Seeamt versammelt ist, diese Vornahmen von dessen Beschluß abhängig sind.

Auch die Vernehmung des Schiffers, Steuermannes oder Maschinisten kann der Vorsitzende, wenn Gefahr im Verzuge ist, im Vorbereitungsverfahren vornehmen oder veranlassen, nicht aber deren Vereidigung, da diese nur auf Beschluß des Seeamtes erfolgen darf[2]) und in allen Fällen bezüglich desjenigen unterbleiben muß, gegen den der Reichskommissar den Antrag auf Patententziehung ankündigt oder gestellt hat (s. § 76), von vornherein aber in den meisten Fällen nicht abgesehen werden kann, ob ein solcher Antrag gestellt werden wird.

Die Frage, ob die Requisition an einen Konsul, welcher nicht in Gemäßheit des § 20 des Gesetzes, betreffend die Organisation der Bundes-Konsulate 2c., zur Abhörung von Zeugen und zur Abnahme von Eiden besonders ermächtigt ist, um derartige Vernehmungen, nach Analogie des Erlasses des Reichskanzlers vom 23. November 1877 (s. § 73, II) zulässig

---

[1]) S. Erk. des S. A. zu Königsberg vom 19. Mai 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 587, 588) und des S. A. zu Stettin vom 7. Januar 1882 (Bd. 3 S. 741, 742). Das O. S. A. geht allerdings, dem letzteren Erkenntniß gegenüber, in seinem Urtheil vom 11. April 1882 (daselbst S. 742, 743) davon aus, daß mindestens Einer der betheiligten Angehörigen der Besatzung des verunglückten Schiffes zum Hauptverfahren geladen werden müsse, da anders eine mündliche Verhandlung nicht zu ermöglichen sei.

[2]) S. U. G. § 22. Das Prinzip, daß der Schiffer und der Steuermann des Schiffes, dessen Unfall den Gegenstand der Untersuchung bildet, nur auf Beschluß des Seeamtes zu beeidigen ist — dasselbe gilt in Gemäßheit des G. vom 11. Juni 1878 auch bezüglich des Maschinisten — läßt keine Ausnahme zu. S. auch Caesar, Note 4 zu § 16 S. U. G.

und mithin eventuell der betreffende Konsul verpflichtet und berechtigt ist, solche Requisitionen zu erledigen, dürfte bejahend zu beantworten sein, insofern es sich

a. um Fälle, bei denen Gefahr im Verzuge ist,

b. um Beweiserhebungen zur vorläufigen Feststellung des Thatbestandes handelt, mithin weder die Tendenz des § 15 des Gesetzes, noch diejenige der bezüglichen Verfügung vom 23. November 1877 entgegenstehen; denn es wäre nicht gut abzusehen, weshalb der Konsul bei denjenigen Beweiserhebungen, welche er aus eigener Initiative vornimmt, weniger eingeschränkt sein sollte, als bei der Erhebung von Beweisen auf Ersuchen des Seeamts-Vorsitzenden. [1])

III. Ist wegen eines Seeunfalles eine gerichtliche Untersuchung eröffnet, so ist der Vorsitzende, oder wenn das Seeamt bereits versammelt ist, das letztere befugt, die Einleitung beziehungsweise die Fortsetzung der Untersuchung desselben Seeunfalles bis zur Beendigung des gerichtlichen Verfahrens auszusetzen. [2])

---

[1]) Die entgegengesetzte Meinung vertritt Caesar (Note 1 zu § 15 S. U. G.), nach dessen Auffassung sich der Vorsitzende des Seeamtes zum Zwecke der eidlichen Vernehmung auswärtiger Zeugen im Falle des § 16 Abs. 3 S. U. G. nur an die in Gemäßheit des § 20 K. G. zur Eidesabnahme und Abhörung von Zeugen ermächtigten Konsulate, eventuell an die fremden Gerichte zu wenden habe. Will man das als zutreffend erachten, so möchte es sich doch in vielen Fällen, wenn der Konsul, in dessen Amtsbezirk die zu Vernehmenden sich aufhalten, jene Ermächtigung nicht besitzt, empfehlen, bei dem Reichskanzler die Ertheilung derselben für den Spezialfall nachzusuchen; dies dürfte meistens schneller zum Ziele führen, als die Requisition eines ausländischen Gerichts, welche zudem für gewisse Distrikte überhaupt nicht möglich ist.

[2]) S. U. G. § 17. Die Motive bemerken dazu: „Gewisse Seeunfälle stellen den Thatbestand von Verbrechen oder Vergehen dar (vergl. z. B. Str. G. B. §§ 145, 265, 323, 326). Neben der strafgerichtlichen Verfolgung derselben wird in vielen Fällen die seeamtliche Untersuchung ungehindert ihren Lauf nehmen können. Indessen ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß Umstände eintreten, welche der gleichzeitigen Fortsetzung beider Prozeduren Hemmnisse bereiten. Es muß dann die eine hinter der anderen zurückstehen, und dabei wird das gerichtliche Strafverfahren den Vorrang zu beanspruchen haben. Das Seeamt wird beispielsweise in der Regel besonderen Werth darauf legen, daß der Schiffer und der Steuermann des verunglückten Schiffes vor ihm persönlich ihre Aussagen über die näheren Umstände des Unfalles abgeben. Ist eine von diesen Personen inzwischen auf gerichtliche Anordnung zur Untersuchungshaft gebracht worden, so kann dadurch dem Seeamte die Gelegenheit entzogen werden, vor Beendigung des gerichtlichen Verfahrens seinerseits die Vernehmung des Verhafteten zu bewirken. Damit das

Unter gerichtlicher Untersuchung in diesem Sinne ist nicht das förmlich eröffnete Hauptverfahren, sondern jede gerichtliche Strafverfolgung zu verstehen. Das Ergebniß des gerichtlichen Verfahrens ist für die seeamtliche Untersuchung nicht präjudizirlich.

Der Vorsitzende wird übrigens, wenn er nach der ihm zugegangenen Anzeige von einem Seeunfalle die hinreichende Ueberzeugung gewinnt, daß eine strafrechtlich zu verfolgende Handlung konkurrirt, sofern nicht die Vornahme der Untersuchung obligatorisch ist, darüber zu befinden haben, ob es sich nicht empfiehlt, die Entschließung wegen Einleitung der Untersuchung auszusetzen und zunächst die Angelegenheit der Staatsanwaltschaft zur Prüfung und eventuellen Herbeiführung der Strafverfolgung vorzulegen.

IV. Das Seeamt ist befugt, Beweis durch Einnahme des Augenscheines zu erheben, Zeugen und Sachverständige zu laden und dieselben eidlich zu vernehmen.[1] Hinsichtlich dieser Beweiserhebungen finden die bezüglichen Vorschriften des 6. und 7. Abschnittes ersten Buches der Strafprozeßordnung entsprechende Anwendung mit der Maßgabe, daß

1) die Festsetzung und Vollstreckung von Strafen gegen Zeugen und Sachverständige, sowie die Vorführung eines nicht erschienenen Zeugen auf Ersuchen durch das zuständige Gericht erfolgt;

2) die Anordnung der Haft zur Erzwingung eines Zeugnisses nicht stattfindet.[2]

Die Ansprüche der Zeugen und Sachverständigen auf Entschädigung für Zeitversäumniß beziehungsweise Kostenerstattung und angemessene Vergütung[3] regeln sich nach der Gebührenordnung für Zeugen und Sachverständige vom 30. Juni 1878.[4]

V. Die Verhandlungen erfolgen in deutscher Sprache, beziehungsweise nach Maßgabe der §§ 187 bis 193 des Gerichtsverfassungsgesetzes unter Zuziehung eines Dolmetschers.[5]

Seeamt sich nicht genöthigt sehe, in einem solchen Falle die von ihm eingeleitete Untersuchung unter Verzicht auf die Abhörung des in Haft Genommenen zum formellen Abschluß zu bringen, gestattet der Entwurf dem Seeamte und, wenn dasselbe nicht versammelt ist, dem Vorsitzenden, das administrative Verfahren bis zur Beendigung des Kriminalprozesses zu sistiren."

[1]) S. U. G. § 18. [2]) Daselbst § 19. [3]) Str. Pr. O. §§ 70 und 84.
[4]) R. G. Bl. S. 173 bis 176. [5]) S. U. G. § 19.



VI. Die Gerichte, die Hafenbehörden, die Strandbehörden, die Seemannsämter und die Schiffsregisterbehörden sind innerhalb ihrer Zuständigkeit verpflichtet, Anträgen des Seeamtes zu entsprechen.[1])

§ 75.

Das Hauptverfahren.

I. Das Verfahren vor dem Seeamte ist öffentlich und mündlich.[2]) Dasselbe ist nicht durch die Anwesenheit des Reichskommissars bedingt, da das Gesetz demselben nur die Berechtigung ertheilt, nicht die Verpflichtung auferlegt, den Verhandlungen des Seeamtes beizuwohnen.[3])

II. Das Seeamt faßt seine Beschlüsse nach Stimmenmehrheit.[4]) Diese Vorschrift bezieht sich auf alle im Laufe der Verhandlungen zu erlassenden Beschlüsse, einschließlich der Endentscheidung, auch wenn es sich bei der letzteren um die Patententziehung handelt.[5]) Für die Berathungen und Abstimmungen sind im übrigen die Vorschriften der §§ 194 bis 200 des Gerichtsverfassungsgesetzes maßgebend.[6]) Die Beisitzer sind, ebenso wie Schöffen und Geschworene, verpflichtet, über den Hergang bei der Berathung und Abstimmung Stillschweigen zu beobachten.[7])

III. Die Leitung der Verhandlungen liegt dem Vorsitzenden ob. Nähere Anweisungen darüber enthält das Gesetz nicht. Der Vorsitzende hat daher, unter Würdigung des Zweckes der Untersuchung nach seinem Ermessen zu verfahren, wobei ihm die Vorschriften der Strafprozeßordnung, soweit dieselben hier analoge Anwendung finden können, einen geeigneten Anhalt bieten.

Da der Vorsitzende der Natur seiner Funktion nach für die Aufrechthaltung der Ordnung während der Verhandlung Sorge zu tragen hat, so wird ihm auch die Befugniß nicht versagt werden können, Personen, welche den von ihm zur Aufrechthaltung der Ordnung erlassenen Anweisungen nicht Folge leisten oder sich sonst ungebührlich benehmen, gleichviel ob sie zu den

---

1) S. U. G. § 20.

2) Daselbst § 21. — Ein Ausschluß der Oeffentlichkeit ist unstatthaft; jedoch kann nach Analogie des § 176 G. V. G. gewissen Personen (Unerwachsenen und solchen, welche sich nicht im Besitze der bürgerlichen Ehrenrechte befinden, oder welche in einer der Würde des Seeamtes nicht entsprechenden Weise erscheinen) der Zutritt versagt werden; s. von Möller, S. 254, Note 19.

3) S. U. G. § 13, auch § 27. 4) Daselbst § 21. 5) Caesar, Note 6 zu § 21.

6) S. U. G. § 19.

7) Ueber das Formelle bei den Berathungen und Abstimmungen s. auch von Möller, S. 257.

Geladenen gehören oder als Zuhörer den Verhandlungen beiwohnen, aus dem Sitzungszimmer zu verweisen oder entfernen zu lassen, aber nur, nach Analogie des § 178 des Gerichtsverfassungsgesetzes und des § 9 der Geschäftsordnung für das Oberseeamt, nach vorangegangenem Beschluß des Seeamtes. Die Abführung solcher renitenter oder sich ungebührlich benehmender Personen zur Haft und die Festsetzung einer Ordnungsstrafe gegen dieselben kann aber das Seeamt nicht verfügen.

IV. Kürzere Unterbrechungen der Verhandlung, welche bei umfangreichen Untersuchungen nicht zu umgehen sind, ordnet der Vorsitzende an, während eine eigentliche Aussetzung nach Analogie des § 227 der Strafprozeßordnung nur auf Beschluß des Seeamtes zulässig erscheint. Ob nach einer solchen Aussetzung mit den Verhandlungen wieder von vorne zu beginnen ist, hängt von der Dauer der Vertagung ab, wobei jedoch die im § 228 der Strafprozeßordnung gesetzte Frist nicht unbedingt maßgebend ist.[1])

---

[1]) S. über den Grundsatz der Einheitlichkeit der seeamtlichen Hauptverhandlung das Erk. des O. S. A. vom 4. Juni 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 523 ff.), in welchem es heißt: „In formeller Beziehung rügt die Beschwerde, daß das Seeamt den nach Beendigung der Beweisaufnahme erster Instanz vom Reichskommissar gestellten Antrag, ihm zur Vorbereitung seines Hauptantrages eine Frist von 24 Stunden zu gewähren, abgelehnt und die Verhandlungen noch in derselben Sitzung, in welcher das Fristgesuch angebracht worden, geschlossen hat. Das Seeamt hat seinen ablehnenden Beschluß darauf gestützt, daß der im § 26 des S. U. G. vorgesehene Antrag des Reichskommissars auf Entziehung der Gewerbebefugniß unmittelbar nach erfolgter Verhandlung des betreffenden Unfalles und zwar in derselben Sitzung zu stellen sei, auch nach dem Inhalte des Gesetzes die Verhandlung bis zur Berathung und Feststellung des Spruches eine einheitliche sein solle. Diese Motivirung ist nicht geeignet, den gedachten Beschluß zu rechtfertigen. Der Grundsatz der Einheitlichkeit der seeamtlichen Hauptverhandlung wäre durch Bewilligung des Fristgesuches nicht gefährdet worden. Denn es handelte sich nur um eine Frist von 24 Stunden; es war also leicht ausführbar, das Seeamt in derselben Zusammensetzung, in welcher es die Hauptverhandlung vorgenommen hatte, am folgenden Tage wieder zusammentreten zu lassen und dann dieselbe fortzusetzen. In diesem Falle wäre es nicht erforderlich gewesen, am nächsten Tage die Hauptverhandlung von neuem mit einer Darstellung der bisher über den Seeunfall veranlaßten Ermittelungen zu beginnen und die gesammten Ergebnisse der Beweisaufnahme zu rekapituliren; die Verhandlungen hätten vielmehr am zweiten Tage an dem Punkte wieder aufgenommen werden können, an welchem sie am ersten Tage abgebrochen waren. Wollte man dies für unzulässig halten, so würde man zu der Annahme gelangen, daß die seeamtliche Hauptverhandlung stets an einem und demselben Tage zum Abschluß gebracht werden müsse. Eine solche Vorschrift enthält das Gesetz nicht und konnte dasselbe überhaupt nicht aufstellen, weil es bei sehr weitläufigen Untersuchungs-

V. Der Schiffer, der Steuermann und der Maschinist des Schiffes, dessen Unfall den Gegenstand der Untersuchung bildet, können sich eines rechts- oder sachkundigen Beistandes bedienen.[1])

VI. Der Vorsitzende leitet die Verhandlungen durch eine Darstellung der bis dahin über den Seeunfall veranlaßten Ermittelungen ein.[2]) Hieran schließt sich die Vernehmung der zu dem Zwecke geladenen Personen und die sonst für erforderlich erachtete Beweisaufnahme, hinsichtlich deren das Gesetz selbst nur vereinzelte Vorschriften enthält. Im besonderen gilt Folgendes:

1) Die Vernehmungen erfolgen durch den Vorsitzenden. Es steht aber den Beisitzern, dem Reichskommissar, sowie dem Schiffer, dem Steuermanne und dem Maschinisten des Schiffes, dessen Unfall den Gegenstand der Unter-

---

fällen außerhalb des Bereiches des Möglichkeit liegen würde, dieselben in einem Tage zum Abschluß zu bringen. Gegen die Auffassung des Seeamtes sprechen auch die Bestimmungen der Str. Pr. O. Nach § 225 derselben soll die Hauptverhandlung in ununterbrochener Gegenwart der zur Urtheilsfindung berufenen Personen, sowie der Staatsanwaltschaft und eines Gerichtsschreibers erfolgen; nach § 228 aber ist im Falle einer Unterbrechung der Hauptverhandlung nur dann mit dem Verfahren von neuem zu beginnen, wenn die Hauptverhandlung nicht vor Ablauf des vierten Tages nach der Unterbrechung fortgesetzt worden ist; erfolgt die Fortsetzung früher, so bedarf es einer Erneuerung des Verfahrens nicht. Die einfache Vertagung einer seeamtlichen Hauptverhandlung um 24 Stunden ist daher unter allen Umständen für unbedenklich zu erachten. Auch der Annahme ist nicht beizutreten, daß der im § 26 des G. vom 27. Juli 1877 vorgesehene Antrag des Reichskommissars unmittelbar nach erfolgter Verhandlung des Seeunfalles in derselben Sitzung zu stellen sei. Ein derartiger Grundsatz ist weder im Gesetze ausgesprochen, noch aus einer Vorschrift desselben herzuleiten. Das Gesetz ermächtigt im § 13 den Reichskommissar ganz allgemein, Anträge an das Seeamt oder seinen Vorsitzenden zu stellen; es giebt ihm also auch die Befugniß, zum Zweck der Vorbereitung seines Hauptantrages eine Unterbrechung der Hauptverhandlung zu beantragen. Mit dem Gesetze unvereinbar war mithin im vorliegenden Falle das Fristgesuch des Reichskommissars nicht. Hiernach kann sich nur fragen, ob etwa die Sachlage die Gewährung der nachgesuchten Frist entbehrlich erscheinen ließ. Auch dies kann nicht angenommen werden u. s. w."

[1]) S. U. G. § 22; G. vom 11. Juni 1878. — Diese Beistände haben das Recht, im Interesse ihrer Klienten Fragen und Anträge zu stellen und dieselben zu begründen; s. von Möller, S. 255 und 476; als Rechtskundige werden hier diejenigen Personen bezeichnet, welche die erste Prüfung für den Justizdienst bestanden haben, als sachkundige Personen solche, welche theoretisch oder praktisch für das Seewesen ausgebildet sind.

[2]) S. U. G. § 21. — S. auch die Erläuterungen hierzu bei von Moeller, S. 476.

suchung bildet, das Recht zu, an die zur Vernehmung erschienenen Personen unmittelbar Fragen zu stellen.[1]) Diese Befugniß wird auch für den Fall, daß die zuerst genannten Betheiligten sich eines Beistandes bedienen, diesem nicht versagt werden können.

2) Zweifel über die Zulässigkeit einer Frage entscheidet in allen Fällen das Seeamt.[2]) Eine solche Entscheidung wird indessen nur erforderlich sein, wenn der Vorsitzende eine ihm als ungeeignet oder als nicht zur Sache gehörig erscheinende Frage beanstandet und der Fragesteller gegen die Beanstandung Widerspruch erhebt.[3])

3) Dem betheiligten Schiffer, Steuermanne und Maschinisten steht das Recht zu, Anträge zu stellen, über welche das Seeamt zu befinden hat.[4])

4) Der betheiligte Schiffer, Steuermann und Maschinist sind als Zeugen nur auf Beschluß des Seeamtes zu beeidigen.[5]) Es liegt auf der Hand, daß in vielen Untersuchungsfällen der Schiffer und der Steuermann und unter Umständen auch der Maschinist nicht als unbefangene Auskunftspersonen werden auftreten können, nämlich dann nicht, wenn eine Verschuldung ihrerseits an dem Unfalle oder dessen Folgen in Frage steht oder in Frage kommen kann. Das Bestreben, in solchen Fällen die Darstellung möglichst dem eigenen Interesse anzupassen, liegt sehr nahe, und zwar ist dieses Interesse ein um so dringenderes, als, sobald ein solches Verschulden festgestellt ist, das Seeamt auf diesbezüglichen Antrag des Reichskommissars sich über die Frage schlüssig zu machen haben wird, ob dem Schuldigen die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes fernerhin belassen werden soll, als aber außerdem eine Pflichtverletzung je nach den Umständen strafrechtliche Verfolgung nach sich ziehen kann. Kommt also ein derartiges Verschulden in Frage, so erscheint der Betreffende in der That nicht in der Rolle eines Zeugen und kann mithin als solcher vor dem Gesetz nicht angesehen werden.[6])

---

[1]) S. U. G. §§ 21 und 22; G. vom 11. Juni 1878. [2]) Daselbst § 23.
[3]) Caesar, Note zu § 23. [4]) S. U. G. § 22; G. vom 11. Juni 1878.
[5]) Daselbst.
[6]) S. auch die Erörterungen bei Caesar (Note 2 zu § 22), der denselben Standpunkt vertritt, zum Theil entgegen den Ausführungen des O. S. A. in dem Erk. vom 21. März 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 445 ff.), in welchem unter Bezugnahme auf § 19 S. U. G. und die §§ 60, 56 und 57 Str. Pr. O. die in Rede stehende Vorschrift des § 22 S. U. G. dahin interpretirt wird, daß durch dieselbe die Beeidigung der betreffenden Personen nicht habe in das Belieben des Seeamtes gestellt werden sollen, daß dieselbe vielmehr nur unterbleiben dürfe, wenn ein besonderer Grund eine solche Ausnahme von der im § 60 Str. Pr. O. aufgestellten

Unter keinen Umständen wird die Vereidigung des Schiffers, Steuermannes oder Maschinisten vor ihrer Vernehmung erfolgen dürfen, und sie ist

Regel rechtfertigt; dies ergebe sich aus den Motiven des S. U. G., woselbst es heißt: „Der Schiffer und der Steuermann des Schiffes, dessen Unfall Gegenstand der Untersuchung ist, können, wenn dieser Unfall durch sie verschuldet ist, ein Interesse daran haben, einzelne für die Beurtheilung ihres Verhaltens wichtige Umstände zu verheimlichen oder unrichtig darzustellen; in Folge dessen wird bisweilen die Glaubwürdigkeit ihrer Aussage erheblichen Zweifeln unterliegen und ihre Beeidigung bedenklich erscheinen. Der Entwurf bestimmt deshalb, daß die letztere in jedem einzelnen Fall nur auf besonderen Beschluß des Seeamts vorzunehmen ist." Hiernach habe das Seeamt, sobald die Beweisverhandlungen zum Abschluß gelangt sind, zu prüfen, ob die Glaubwürdigkeit der Aussagen des Schiffers und des Steuermannes einem Zweifel unterliegt oder nicht. Erachte es dieselbe für zweifelhaft, so müsse die Beeidigung unterbleiben; im entgegengesetzten Falle habe das Seeamt die Beeidigung zu beschließen und vorzunehmen. — Abweichend hatte schon das S. A. zu Königsberg in dem Erk. vom 27. Januar 1879 (Entsch. Bd. 1, S. 319) ausgeführt: „Wenn das Seeamt beschlossen hat, von Vereidigung des Schiffers und Steuermannes Abstand zu nehmen, so ist dies in der Erwägung geschehen, daß die Vereidigung dieser Personen nach § 22 des S. U. G. offenbar als eine Ausnahmemaßregel hingestellt ist, und daß von der ausnahmsweisen Befugniß des Seeamtes, auch den Steuermann und Schiffer eidlich zu vernehmen, dann wenn möglich kein Gebrauch zu machen sein wird, wenn irgend ein Verschulden oder Versehen der genannten Personen (§ 4 Nr. 1 des S. U. G.) als Ursache des Seeunfalles mit in Frage kommen kann, sie also in besonderem Maße zur Sache interessirt sind. Dieser Fall lag hier offenbar vor, und da Schiffer und Steuermann in allen wesentlichen Punkten sowohl untereinander, als auch mit allen sonstigen Ermittelungen in Uebereinstimmung sich befanden, lag auch für das Seeamt, im Interesse der Feststellung des Sachherganges, keine Nöthigung zur Vereidigung vor, zumal auch seitens des Reichskommissars bestimmte Anträge darauf nicht gestellt wurden." Caesar erachtet die Anwendbarkeit der §§ 60, 56 und 57 Str. Pr. O. auf die hier in Frage kommenden Fälle für ausgeschlossen und bemerkt: „Der Beschluß des Seeamtes, welchen der § 22 im Auge hat, soll nicht unter Voraussetzung der Zeugenqualität des Schiffers und der ihm gleichgestellten Personen nur die Frage entscheiden: ob Beeidigung oder Nichtbeeidigung, sondern das Seeamt soll prüfen, ob nach Lage der Sache die Zeugenqualität des Schiffers und der ihm gleichgestellten Personen überhaupt anzuerkennen ist. Ist das Seeamt mit Rücksicht auf das gesammte anderweitige Beweismaterial der Ansicht, daß ein Verschulden des Schiffers an dem Unfalle ausgeschlossen, mithin die im § 4 Nr. 1 gestellte Frage bezüglich seiner jedenfalls zu verneinen ist, so wird es ihm Zeugenqualität beizumessen und dann allerdings in Anwendung des § 60 der Str. Pr. O. seine Beeidigung vorzunehmen haben; andernfalls ist die Zeugenqualität zu verneinen (zumal dann auch regelmäßig die Aussage des Schiffers mit dem anderweitigen Beweismaterial in Widerspruch stehen wird) und daraus ergiebt sich von selbst die Nichtbeeidigung.

ferner stets unzulässig hinsichtlich desjenigen, gegen welchen der Reichskommissar den Antrag auf Patententziehung gestellt hat, selbst wenn gegen die Glaubwürdigkeit des Betreffenden keine Bedenken vorliegen und seine Auslassungen mit allen sonstigen Ermittelungen übereinstimmen.[1]) Auch die Erklärung des Reichskommissars, daß er einen Antrag auf Patententziehung stellen werde, muß als ein bindender Einspruch gegen die Vereidigung erachtet werden;[2]) wenn jedoch im weiteren Verlaufe der Verhandlung der Reichskommissar von der Stellung des Antrages Abstand nimmt, so hängt die Beschlußfassung über die Vereidigung, ebenso als wenn der Reichskommissar den Antrag überhaupt nicht angekündigt hätte, von dem Ermessen des Seeamtes ab, für welches insbesondere die innere Glaubwürdigkeit und die Uebereinstimmung der Auslassungen des Betreffenden mit den übrigen Beweisergebnissen leitend sein wird.[3])

VII. Nach Schluß der Verhandlungen hat das Seeamt über die Ursachen des Seeunfalles seinen Spruch abzugeben. Derselbe muß mit Gründen versehen sein und hat insbesondere das Ergebniß der Beweisaufnahme festzustellen. Der Spruch ist schriftlich abzufassen und spätestens vierzehn Tage nach Schluß der Verhandlungen in öffentlicher Sitzung zu verkünden.[4]) Dem Ermessen des Vorsitzenden bleibt es überlassen, ob er die schriftliche

---

In gleicher Weise ist hinsichtlich des Steuermannes und Maschinisten die Frage zu prüfen. Nach dieser Auffassung ist der Nachdruck im § 22 nicht sowohl auf das Wort „beeidigen", als vielmehr auf die Worte „als Zeugen" zu legen."

[1]) Vergl. das vorerwähnte Erk. des O. S. A. vom 21. März 1879, wo es heißt: „Sobald dieser Antrag gestellt wird, treten diejenigen, gegen welche er gerichtet ist, aus der Reihe der Zeugen heraus; von da an sind sie nicht mehr Auskunftspersonen, welche zur Feststellung der Ursachen des Seeunfalles und der mit demselben zusammenhängenden Thatumstände vernommen werden, sondern sie vertreten nunmehr lediglich ihr eigenes Interesse an der Belassung der ihnen streitig gemachten Gewerbebefugniß." S. ferner das Erk. des O. S. A. zu Königsberg vom 30. Januar 1880 (Entsch. Bd. 1 S. 94, 95).

[2]) Erk. des S. A. zu Königsberg vom 23. Mai 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 598) und vom 28. Februar 1882 (Bd. 3 S. 705).

[3]) In dem Erk. des S. A. zu Hamburg vom 6. Oktober 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 541, 512) wird die Ablehnung des Antrages des Reichskommissars, den Schiffer zu vereidigen, damit motivirt, daß „die Beeidigung eines Schiffers, dessen Verschulden nach der Beweisaufnahme der Untergang seines Schiffes wesentlich beizumessen war, an sich nicht angemessen erscheinen konnte, ein zwingender Grund aber, dieselbe trotz der dagegen sprechenden Bedenken vorzunehmen, bei der genügenden Aufhellung des thatsächlichen Herganges durch die Aussagen der übrigen Zeugen nicht vorlag".

[4]) S. U. G. § 25.

Begründung mit vorlesen oder ob er die Gründe der Entscheidung mündlich vortragen will; letzteres wird stets geschehen, wenn die Abgabe und Verkündigung des Spruches im unmittelbaren Anschluß an die Verhandlungen erfolgt.[1])

Der Spruch muß in getrennten Theilen enthalten:

a. die Urtheilsformel;

b. die Begründung.[2])

Auch eine äußerliche Trennung der Darstellung des Thatbestandes und der Entscheidungsgründe, d. i. der Kritik des Ergebnisses der Beweisverhandlungen zur Begründung des Spruches, muß, wenn auch nicht als nothwendig, doch namentlich für komplizirte Fälle als zweckmäßig erachtet werden.[3])

In materieller Hinsicht bildet § 4 des Gesetzes den Ausgangspunkt für die Feststellung. Die Beurtheilung der Ergebnisse der Beweisaufnahme erfolgt, entsprechend dem modernen strafprozessualischen Prinzip der freien Beweiswürdigung,[4]) nach der freien, aus dem Inbegriffe der Verhandlungen geschöpften Ueberzeugung des Seeamtes. In der Hauptverhandlung nicht erörterte Thatumstände dürfen daher nicht in Rücksicht gezogen werden;[5]) dies gilt namentlich auch hinsichtlich des Inhaltes des Journals und der Verklarung, auf welchen nur unter jener Voraussetzung zur Begründung Bezug genommen werden darf. Welches Gewicht überhaupt dem Inhalte einer

---

1) S. auch Caesar, Note 4 zu § 25.

2) Die Nothwendigkeit dieser Auseinanderhaltung hat das O. S. A. in dem Erk. vom 9. Januar 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 24) wie folgt erläutert: „Mit Grund hätte sich gegen das formelle Verfahren des Seeamtes nur der Einwand erheben lassen, daß sein Spruch nicht in der durch das S. U. G. § 25 vorgeschriebenen Weise abgefaßt ist. Diese Bestimmung, nach welcher der Spruch mit Gründen versehen sein muß, hat die Bedeutung, daß die Entscheidung des Seeamtes aus zwei äußerlich von einander gesonderten Theilen bestehen soll, aus dem eigentlichen Spruch, welcher nach dem S. U. G. §§ 25, 26 über die Ursachen des Seeunfalles und über den Antrag des Reichskommissars auf Entziehung einer Gewerbebefugniß zu entscheiden hat, und aus den zur Rechtfertigung dieses eigentlichen Spruches erforderlichen Gründen. Dieselbe Sonderung ist für gerichtliche Urtheile durch die Str. Pr. O. §§ 267, 273, 275 und durch die C. Pr. O. §§ 282, 284 vorgeschrieben. Abweichend hiervon ist der angefochtene Spruch des Seeamtes zu Bremerhaven in der Weise abgefaßt, daß in ihm die eigentliche Entscheidung und deren Gründe nicht von einander getrennt sind, so daß der Inhalt der ersteren nicht unmittelbar erkennbar gemacht ist, sondern nur aus dem Gesammtinhalte des Spruches entnommen werden kann." S. auch von Moeller, S. 478, 479.

3) S. auch Caesar, Note 2 zu § 25. 4) Str. Pr. O. § 260.

5) Vergl. Erk. des R. G. vom 16. Januar 1880 (Entsch. in Strafsachen Bd. 1 S. 81).

Verklarung für die seeamtliche Beurtheilung beizulegen ist, namentlich in dem Falle, daß derselbe mit den anderweiten Ermittelungen nicht übereinstimmt, hängt im übrigen lediglich von der freien Würdigung des Seeamtes ab, dessen Entscheidung überhaupt von der stattgehabten Ablegung der Verklarung völlig unabhängig ist.[1]) S. auch § 22, II.

---

[1]) Das O. S. hat sich hierüber in dem Erk. vom 21. März 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 436 ff.) dahin ausgesprochen: „Ueberhaupt ist eine Verklarung keine wesentliche Voraussetzung eines seeamtlichen Spruches; der letztere muß über einen Seeunfall auch dann abgegeben werden, wenn über diesen eine Verklarung gar nicht abgelegt ist. Es kann daher als Vorbedingung eines solchen Spruches ebensowenig die Beibringung einer den Vorschriften des H. G. B. entsprechenden Verklarung gefordert werden, als es gerechtfertigt sein würde, einer diesen Vorschriften nicht völlig genügenden Verklarung im seeamtlichen Verfahren jede Berücksichtigung zu versagen. Die Bestimmung des H. G. B. Art. 494, über die Beweiskraft der Verklarung, welche überdies selbst für das gerichtliche Verfahren spätestens vom 1. Oktober 1879 ab durch das G., betreffend die Einführung der C. Pr. O. vom 30. Januar 1877, § 13, Nr. 2, aufgehoben ist, hat für das seeamtliche Verfahren niemals Geltung gehabt. Es ist demnach kein Rechtsgrundsatz verletzt worden, wenn das Seeamt kraft seiner Befugniß, die beigebrachten Beweismittel nach freiem Ermessen zu würdigen, dem Inhalt der Verklarung vom 22. November 1878, soweit dieser wahrheitsgemäß befunden wurde, ungeachtet der mangelnden Beeidigung Beweiskraft beigelegt hat — —" und weiter: „Die Verklarung hat über den Seeunfall und über die zur Abwendung oder Verringerung seiner Nachtheile angewendeten Mittel nicht so vollständige Nachrichten wie die Beweisaufnahme im seeamtlichen Verfahren geliefert. Wenn sie in dieser Beziehung hinter den Anforderungen zurückbleibt, welche das H. G. B., Art. 491, stellt, so ist darüber aus dem Grunde hinwegzugehen, weil die Verklarung einerseits und die seeamtliche Untersuchung andererseits ganz verschiedenartigen Zwecken zu dienen bestimmt sind. Die Verklarung soll für die Beurtheilung civilrechtlicher Verhältnisse zwischen dem Schiffer, dem Rheder, dem Befrachter, dem Versicherer und den sonstigen Interessenten von Schiff und Ladung Material liefern; die seeamtliche Untersuchung hat dagegen im öffentlichen Interesse die Ursachen des Seeunfalles und alle mit demselben zusammenhängenden Thatumstände festzustellen (G. vom 27. Juli 1877, § 4). Die seeamtliche Untersuchung hat deshalb naturgemäß eine Menge von Fragen in ihr Bereich zu ziehen, welche für die Zwecke der Verklarung ohne Bedeutung sind; der Werth des Inhaltes einer Verklarung läßt sich mithin nicht aus den Gesichtspunkten bemessen, welche für das seeamtliche Beweisverfahren entscheidend sind, und nicht aus dem Grunde beanstanden, weil die Ergebnisse dieses Verfahrens sich mit jenem Inhalte nicht vollständig decken. Wenn Verklarung und Journal in ihren Angaben von einander abweichen, so erwächst daraus dem Seeamt die Pflicht, durch anderweite Beweismittel den wahren Sachverhalt festzustellen. Das Resultat kann dann ebensowohl zu Gunsten der Verklarung wie zu Gunsten des Journals ausfallen. Nicht gerechtfertigt aber wäre es, einer Verklarung lediglich deshalb die Glaubhaftigkeit abzusprechen, weil nicht alle ihre Angaben im Journal Bestätigung finden." In

In Betreff der Vollziehung des Erkenntnisses enthält das Gesetz eine Vorschrift nicht. Hiernach erscheint es erforderlich, daß dieselbe durch den Vorsitzenden und die Beisitzer erfolgt, wie solches auch hinsichtlich der Erkenntnisse des Oberseeamtes ausdrücklich angeordnet ist.[1]) Für Ausfertigungen genügt die Beglaubigung durch den Protokollführer, unter Beidrückung des Seeamtssiegels.

Im Betreff der Befugniß des Seeamtes, gegen den Schiffer, Steuermann oder Maschinisten auf Entziehung der Befugniß zur Ausübung des Gewerbes zu erkennen, s. § 76.

Dem Reichskommissar ist stets von Amtswegen, dem Schiffer, dem Steuermanne und dem Maschinisten auf deren Verlangen Ausfertigung des Spruches mitzutheilen.[2])

Abgesehen von dem Falle der Patententziehung hat der Spruch eine rechtsverbindliche Wirkung nicht. Er charakterisirt sich vielmehr als ein Gutachten, und es bleibt den zuständigen Behörden beziehungsweise den Privatinteressenten überlassen, die weiteren Konsequenzen zu ziehen, namentlich auch, soweit Veranlassung gegeben, auf Abstellung von Mißständen für die Zukunft hinzuwirken.[3])

VIII. Ueber die mündliche Verhandlung wird ein Protokoll aufgenommen, welches die Namen der Anwesenden und die wesentlichen Mo-

---

einem Erk. des O. S. A. vom 23. April 1881 (Bd. 3 S. 297) heißt es: „Diesen Ausführungen gegenüber ist hervorzuheben, daß erfahrungsmäßig bei der Aufmachung von Verklarungen nicht alle diejenigen thatsächlichen Momente Berücksichtigung finden, welche bei dem seeamtlichen Verfahren den Gegenstand der Untersuchung zu bilden haben. Gerade dieser Umstand ist es gewesen, welcher die Einführung des seeamtlichen Verfahrens zur Untersuchung von Seeunfällen veranlaßt hat. Gäbe die Verklarung jeder Zeit ein erschöpfendes Bild der sämmtlichen Vorgänge bei einem Seeunfalle, so würde dadurch die Aufgabe der seeamtlichen Untersuchung in der Hauptsache erledigt sein. Da dies aber in der Regel nicht der Fall ist, sondern die Verklarung gewöhnlich nur eine oberflächliche Darstellung des Sachverhaltes liefert, so können eidliche Aussagen im Verfahren vor dem Seeamte durch die Berufung darauf, daß die Verklarung eine Bestätigung derselben nicht enthalte, nicht entkräftet werden und es kann die letztere demgemäß nur insofern als Beweismittel in Betracht kommen, als ihre Glaubwürdigkeit durch andere Aussagen nicht beeinträchtigt wird."

[1]) § 12 der Geschäftsordnung für das O. S. A.

[2]) S. U. G. § 25; G. vom 11. Juni 1878.

[3]) S. auch von Möller, S. 480 und 492 und Meyer, Verwaltungsrecht, Bd. 1 § 172 Nr. 6.

mente der Verhandlung enthalten muß. Das Protokoll wird von dem Vorsitzenden und dem Protokollführer unterzeichnet.[1])

In das Protokoll werden insbesondere aufzunehmen sein:[2])

1) der Ort und der Tag der Verhandlung;
2) die Namen des Vorsitzenden, der Beisitzer, des Reichskommissars, des Protokollführers, des etwa zugezogenen Dolmetschers, der auf Ladung erschienenen Auskunftspersonen und der vom Schiffer, Steuermann und Maschinisten etwa zugezogenen Beistände;
3) die Bezeichnung des Gegenstandes der Untersuchung;
4) der Gang und die Ergebnisse der Verhandlung, insbesondere auch der wesentliche Inhalt der aufgenommenen Beweise;
5) die im Laufe der Verhandlung gestellten Anträge und die ergangenen Entscheidungen;
6) die Urtheilsformel und die Angabe über Verkündigung des Spruches.

IX. Die Kosten des Verfahrens vor dem Seeamte sind in allen Fällen vom Staate zu tragen. Auch die Mittheilung der Ausfertigung des Spruches an den Schiffer, Steuermann oder Maschinisten erfolgt gebührenfrei.[3])

§ 76.

Patententziehung.

I. Auf Antrag des Reichskommissars kann, wenn sich ergiebt, daß ein deutscher Schiffer, Steuermann oder Seedampfschiffsmaschinist den Unfall oder dessen Folgen in Folge des Mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, verschuldet hat, demselben durch den Spruch zugleich die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes entzogen werden. Einem Schiffer, dem die Befugniß entzogen wird, kann nach dem Ermessen des Seeamtes auch die Ausübung des Steuermannsgewerbes untersagt werden.[4])

Die Entziehung der Befugniß zur Ausübung des Gewerbebetriebes auf Zeit, wie solche neben der Entziehung für immer in der Regierungsvorlage enthalten war, ist durch die Beschlüsse des Reichstages beseitigt worden. Dagegen hat als Ersatz dafür die Bestimmung Aufnahme gefunden, daß einem Schiffer oder Steuermanne, dem die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes entzogen ist, dieselbe nach Ablauf eines Jahres durch das

---

[1]) S. U. G. § 24. [2]) S. auch §§ 271 ff. Str. Pr. O.
[3]) Caesar, Note 3 zu § 25.
[4]) S. U. G. § 26; G. vom 11. Juni 1878.

Reichsamt des Innern wieder eingeräumt werden kann, wenn anzunehmen ist, daß er fernerhin den Pflichten seines Gewerbes genügen wird. Dasselbe gilt hinsichtlich des Maschinisten.[1]) S. im übrigen § 78.

Die Tendenz der Patententziehung ist Vorbeugung gegen zukünftige Anrichtung von Unheil beim Betriebe der Seeschifffahrt durch solche Personen, denen dabei eine leitende Funktion eingeräumt ist, deren Verhalten aber klar gelegt hat, daß ihnen eine solche ohne Gefährdung der Sicherheit bei jenem Betriebe nicht anvertraut werden kann.

Die Anwendung der Vorschrift setzt voraus:

a. Die Feststellung eines Seeunfalles;

b. einen Schiffer, Steuermann oder Maschinisten, dem die Ausübung der desfallsigen Funktion auf deutschen Schiffen zusteht;

c. ein qualifizirtes Verschulden auf Seiten des Schiffers, Steuermannes oder Maschinisten in seinem desfallsigen Dienstverhältniß;

d. einen ursächlichen Zusammenhang zwischen diesem Verschulden und dem Unfalle oder dessen Folgen;

e. in formeller Hinsicht:

1) einen Antrag des Reichskommissars;

2) die dem Schiffer, Steuermanne oder Maschinisten gebotene Gelegenheit zur Wahrnehmung seines Interesses jenem Antrage gegenüber.

Außer diesen Voraussetzungen werden zu erörtern sein die Form und die Grenzen des Spruches und dessen Tragweite.

II. Eine Patententziehung kann nur gegen solche Personen ausgesprochen werden, welchen die Befugniß zur Ausübung des Gewerbes als Seeschiffer, Seesteuermann oder Seedampfschiffsmaschinist auf deutschen Kauffahrteischiffen zusteht; im besonderen gilt in dieser Hinsicht Folgendes:

1) Das Vorhandensein der Befugniß zur Ausübung des Gewerbes beurtheilt sich nach den im zweiten Abschnitt, Kapitel I dargestellten Normen. Eine Entziehung der Befugnisse kann nur ausgesprochen werden, wenn der Schuldige zu der Zeit, als er den Unfall oder dessen nachtheilige Folgen herbeigeführt hat, Schiffer, Steuermann oder Seedampfschiffsmaschinist war.[2])

2) Auch jeder Ausländer, welchem die Berechtigung zur Ausübung eines der in Rede stehenden Gewerbe auf deutschen Schiffen ertheilt ist, ist der Bestimmung unterworfen. Die Fassung „ein deutscher Schiffer oder Steuer-

---

[1]) S. U. G. § 34; G. vom 11. Juni 1878.

[2]) Erk. des O. S. A. vom 3. Juli 1883 (Entsch. B. 4 S. 770).

mann" könnte das freilich in Zweifel stellen; indessen sind der ratio legis nach darunter offenbar alle diejenigen Funktionäre zu verstehen, welche als Führer, Steuerleute oder Maschinisten deutscher Kauffahrteischiffe zugelassen werden, gleichviel welches ihre Staatsangehörigkeit ist; jene Fassung ist wohl nur aus dem Grunde gewählt worden, weil man den Umstand, daß auch ein Ausländer zum Gewerbebetriebe in der einen oder der anderen der gedachten Funktionen zugelassen werden kann, nicht im Auge hatte. Es kann aber füglich nicht im Sinne des Gesetzes liegen, daß der deutsche Reichsangehörige in derartigen Fällen ungünstiger gestellt sein soll, wie der Ausländer.

3) Der Küstenschiffer ist gleichfalls Seeschiffer und als solcher in Gemäßheit des § 31 der Gewerbeordnung, auf welche das Seeunfallsgesetz Bezug nimmt, verbunden, sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugniß ausweisen zu müssen. Da aber nach den Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer 2c. vom 25. September 1869 das Erforderniß des Nachweises der Befähigung von Küstenschiffern von dem Ermessen der Landesregierungen abhängig gemacht ist, so kann auch einem Küstenschiffer, welcher zur Ausübung seines Gewerbes ohne solchen Nachweis zugelassen ist, diese Befugniß entzogen werden.[1])

---

[1]) S. Erk. des O. S. A. vom 3. April 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 330, 331), vom 8. März 1881 (Bd. 3 S. 211, 212), vom 21. März 1882 (Bd. 3 S. 737, 738), vom 26. April 1882 (Bd. 3 S. 774); in dem letzteren Falle handelt es sich um den Führer eines der kleinen Fischerei dienenden Fahrzeuges. In allen Fällen stand die Entscheidung des O. S. A. im Gegensatz zu den bezüglichen Vorentscheidungen der Seeämter. Das S. A. zu Stettin hat aber in seinem Spruch vom 15. November 1882 (Entsch. Bd. 4 S. 485) die Auffassung des O. S. A adoptirt und dabei hervorgehoben: gerade bezüglich solcher Schiffer, welche ihr Gewerbe, ohne ein Befähigungszeugniß erworben zu haben, nur thatsächlich ausüben, müsse die Befähigung um so schärfer untersucht werden. Ebenso das S. A. zu Brake in dem Spruch vom 6. Dezember 1882 (Bd. 4 S. 527). Das S. A. zu Stralsund dagegen hat seine frühere Auffassung auch in dem Erk. vom 6. Dezember 1882 (Bd. 4 S. 606 ff.) aufrecht erhalten und eingehend motivirt. Die Widerlegung dieser Motivirung, unter Hervorhebung der einzelnen Entscheidungsgründe, ist in dem Erk. des O. S. A. vom 10. März 1883 (Bd. 4 S. 610 f.) dahin erfolgt: „Das Seeamt ist der Ansicht, daß im Verhalten des Schiffers genügender Grund gefunden werden kann, die Entziehung der Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes gerechtfertigt erscheinen zu lassen, daß dagegen „einem solchen Ausspruche Hindernisse entgegenstehen, welche in der bestehenden Gesetzgebung zu finden sind". Diese Ansicht wird damit motivirt, daß nach § 1 der Gewerbeordnung der Betrieb

4) Ohne Belang ist es, ob der an und für sich zur Ausübung des Schiffergewerbes Berechtigte in dem zur Entscheidung stehenden Falle bei Führung des Schiffes eine auf Erwerb abzielende Thätigkeit ausgeübt hat. Auch demjenigen, welcher lediglich aus Neigung für die Seefahrt oder aus Gefälligkeit die Führung eines Schiffes übernommen hat, kann, wenn er durch ein dabei vorgekommenes Verschulden, welches die mangelnde Be-

---

des Schiffergewerbes, abgesehen von der im § 31 a. a. O. enthaltenen Beschränkung hinsichtlich des Nachweises der erforderlichen Kenntnisse durch Befähigungszeugniß, jedermann gestattet sei; da die Vorschriften des Bundesrathes vom 25. September 1869 die Erlangung eines Befähigungszeugnisses aber nur für Seeschiffer und Seesteuerleute auf großer und kleiner Fahrt, dagegen nicht für Küstenschiffer angeordnet haben, so bedürften die letzteren zum Betriebe ihres Gewerbes keiner besonderen Genehmigung, und somit könne ihnen auf Grund des § 26 des Reichsgesetzes vom 27. Juni 1877 die Befugniß zur Ausübung dieses Gewerbes nicht aberkannt werden, und dies um so weniger, als der § 143 der Gewerbeordnung ausdrücklich bestimme, daß die Berechtigung zum Gewerbebetriebe, abgesehen von Konzessionsentziehungen, weder durch richterliche noch durch administrative Entscheidung entzogen werden könne. — Diese Auffassung ist eine rechtsirrthümliche. Der § 1 der Gewerbeordnung stellt an die Spitze derselben den allgemeinen Grundsatz, daß der Betrieb eines Gewerbes jedermann gestattet ist, soweit nicht durch dieses Gesetz Ausnahmen oder Beschränkungen vorgeschrieben oder zugelassen sind. Aus diesem allgemeinen Grundsatze läßt sich eine Befugniß zum Betriebe des Seeschiffergewerbes überhaupt nicht herleiten; denn in Betreff der letzteren hat der § 31 a. a. O. eine Ausnahme vorgeschrieben, welche sich auf alle Seeschiffer bezieht. Dieser § 31 bestimmt, daß Seeschiffer sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugniß der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen müssen, und daß der Bundesrath die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung erlassen soll. Der Bundesrath hat von dieser Ermächtigung in der Weise Gebrauch gemacht, daß er für die Zulassung als Schiffer auf kleiner und großer Fahrt Prüfungen angeordnet, die Führer von Küstenschiffen aber, soweit nicht die Landesregierung etwas anderes bestimmt, von dem Nachweise der Befähigung dispensirt hat (Bek. vom 25. September 1869, §§ 4, 5, 9). Diese Dispensation ist die „besondere Genehmigung", welche die Ueberschrift des Absch. II 2 im Tit. II der Gewerbeordnung für die darin bezeichneten Arten des Gewerbebetriebes erfordert. Sie ist lediglich auf Grund des § 31 der Gewerbeordnung ertheilt, so daß die Gewerbebefugniß der Küstenschiffer allein aus diesem § 31 herzuleiten ist. Auf ihn verweist mit Recht der § 26 des Reichsgesetzes vom 27. Juli 1877, welcher ganz konsequent zwischen den verschiedenen Kategorien der Schiffer gar keinen Unterschied macht. Die Annahme des Seeamtes, daß „ein deutscher Schiffer" im Sinne dieses § 26 „nach der gesetzlichen Technologie" nur „ein geprüfter Schiffer" sei, entbehrt jedes gesetzlichen Anhaltes. Verfehlt ist auch die Ansicht des Seeamtes, daß sich der § 26 nur auf Schiffer beziehe, welche als Steuerleute geprüft sind; denn dies sind viele Schiffer auf

fähigung darthut, den Seeunfall oder dessen Folgen veranlaßt hat, die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen werden.[1]) Es kommt eben nur darauf an, daß der Betreffende, gleichviel welchen Beruf er sonst ausübt, in dem besonderen zur Kognition stehenden Falle als Schiffsführer fungirt hat, und daß ihm die Berechtigung zur Führung eines deutschen Schiffes inne wohnte.[2])

5) Dagegen kann einem Steuermanne, welcher unberechtigt — wenn auch nur wegen formellen Mangels des dazu erforderlichen Befähigungszeugnisses — als Schiffer gefahren ist, und in dieser Funktion einen Seeunfall oder dessen Folgen verschuldet hat, nicht die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes, insofern ihm solche ja nicht inne wohnt, wohl aber diejenige zur Ausübung des Steuermannsgewerbes, sofern die materiellen Voraussetzungen hierzu vorliegen, entzogen werden.[3])

III. Die fernere Voraussetzung der Anwendung der Vorschrift ist die Feststellung, daß dem Schiffer, dem Steuermanne oder dem Maschinisten ein Verschulden zur Last fällt, welches auf den Mangel solcher Eigenschaften schließen läßt, die zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind. Daraus folgt:

1) Es kann sich nur um solche Fälle handeln, wo ein Schiffsführer, Steuermann oder Maschinist in seinem Borddienstverhältniß einen derartigen Mangel an den Tag gelegt hat. Nicht gerechtfertigt erscheint die abweichende Auffassung des Oberseeamtes in dem Erkenntniß vom 26. April 1882,[4]) woselbst es heißt: „Das Gesetz vom 27. Juli 1877, § 26 läßt die Entziehung der Gewerbebefugniß zu, wenn ein Schiffer oder Steuermann einen Seeunfall oder dessen Folgen in Folge des Mangels solcher Eigenschaften verschuldet, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind. Zur Entziehung der Gewerbebefugniß bedarf es also lediglich der Feststellung, daß der Urheber eines Seeunfalles ein Schiffer oder Steuermann ist, und daß er

kleiner Fahrt nicht (Bek. vom 25. September 1869 § 5), für deren Exemtion von dem § 26 des Reichsgesetzes vom 27. Juli 1877 es an jedem Rechtsgrunde mangelt. Unzutreffend ist endlich auch die Bezugnahme des Seeamtes auf § 143 der Gewerbeordnung, da dieser durch das Gesetz vom 27. Juli 1877 abgeändert ist. Es ist mithin rechtlich zulässig, einem Küstenschiffer die Gewerbebefugniß zu entziehen." S. auch Erk. des S. A. zu Stralsund vom 23. Februar 1883 und des O. S. A. vom 22. Juni 1883 (Bd. 4 S. 760 bis 765).

[1]) S. Erk. des O. S. A. vom 27. Januar 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 104, 105).

[2]) Erk. des O. S. A. vom 6. August 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 421 ff.).

[3]) Erk. des O. S. A. vom 12. Mai 1880 (Entsch. Bd 2 S. 402, 403).

[4]) Entsch. Bd. 3 S. 775, 776.

den Unfall durch den Mangel an den bezeichneten Eigenschaften verschuldet hat. Keineswegs setzt der § 26 a. a. O. voraus, daß der Schuldige, als er den Unfall herbeiführte, in einem Dienstverhältnisse zu einem bestimmten Schiffe stand. Wenn beispielsweise ein Seeschiffer zu einer Zeit, in welcher er sich am Lande außer Dienst befindet, böswillig bei Nacht durch Anzünden eines Feuers an der Küste ein derselben sich näherndes Schiff zum Stranden bringt, so ist ihm auf Grund des § 26 a. a. O. die Gewerbebefugniß zu entziehen, obwohl er bei dieser Handlung nicht als Führer eines Schiffes fungirt hat; denn er hat einen Seeunfall durch Mangel an Gewissenhaftigkeit verschuldet." Diese Darlegung entspricht schwerlich dem Charakter und der Tendenz des Gesetzes, welche nur dahin geht, Schiffer 2c., welche in Ausübung ihres Berufes den Mangel an den hierzu nöthigen Eigenschaften an den Tag gelegt haben, unschädlich zu machen. Daß ein Schiffer, der sich — gleichviel ob bei Gelegenheit eines Seeunfalles oder anderweit — als ein gemeiner Verbrecher ausgewiesen hat, für seinen Beruf ganz und gar nicht geeignet ist, liegt klar auf der Hand; aber das Seeamt hat sich nicht mit der Beurtheilung des Charakters des Schiffers überhaupt, sondern nur in dessen Funktion als Schiffsführer zu befassen.

Nicht zweifelhaft dagegen kann es sein, daß einem Steuermanne, welcher die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes besitzt, aber nur als Steuermann fährt, wie z. B. der Obersteuermann auf großer Fahrt,[1]) und in dieser Funktion einen Mangel der für den Betrieb des Schiffergewerbes erforderlichen Eigenschaften, durch welchen ein Seeunfall oder dessen Folgen herbeigeführt worden, an den Tag gelegt hat, jene Befugniß durch Spruch entzogen werden darf. Denn wenn einem solchen Manne die Befugniß zur Ausübung des Steuermannsgewerbes untersagt werden kann, würde es eintretenden Falles füglich nicht angängig sein, ihm die weitergehende Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes zu belassen. Hiernach wird ihm also, je nach der Art seines Verschuldens, entweder die Befugniß zur Ausübung des Schiffer- und Steuermannsgewerbes zugleich oder nur die erstere allein entzogen werden können.[2])

---

[1]) § 13 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer 2c. vom 25. September 1869.

[2]) Dies ist auch zur Geltung gebracht in dem Erk. des O. S. A. vom 4. Juni 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 523 ff), des S. A. zu Danzig vom 12. Januar 1882 (Bd. 3 S. 609 ff.), des O. S. A. vom 19. Juni 1882 (Bd. 4 S. 80, 81) und vom 24. Juni 1882 (Bd. 4 S. 221 ff). — In demselben Sinne hebt von Moeller (S 468, 469) hervor, daß demjenigen, welchem die Befähigung für die Funktion

2) Keineswegs liegt es in der Absicht des Gesetzes, auf jedes Verschulden eines Schiffers 2c., durch welches ein Seeunfall oder dessen Folgen herbeigeführt sind, die Patententziehung eintreten zu lassen, sondern das Verschulden muß so grober Natur sein, daß daraus auf den Mangel solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung des Schiffer- 2c. Gewerbes erforderlich sind, zu schließen ist.

Das Verschulden kann auf Vorsatz, Fahrlässigkeit oder Unfähigkeit, in Handlungen oder in Unterlassungen beruhen.

Die Eigenschaften, welche zur Ausübung der in Rede stehenden Gewerbe gefordert werden, sind einmal technischer Natur und lassen sich insoweit nach den bezüglichen Prüfungsvorschriften beurtheilen; ferner kommen gewisse Charaktereigenschaften in Betracht, welche für derartige Funktionen besonders wichtig sind, wie namentlich für einen Schiffer: Zuverlässigkeit, Entschlossenheit, Besonnenheit. Endlich können auch Mängel der körperlichen oder geistigen Kräfte die Unfähigkeit zur Ausübung der Berufspflichten begründen. Die Beurtheilung über den Mangel der erforderlichen Berufseigenschaften erfolgt auf Grund der Ergebnisse der Beweisaufnahme nach freier Ueberzeugung des Seeamtes, unter Würdigung aller Umstände, welche für die Qualifikation des Betreffenden zu seinem Berufe in Rücksicht kommen können.[1])

---

als Steuermann mangelt, der schwierigere und verantwortlichere Beruf der selbstständigen Führung von Schiffen nicht anvertraut werden kann, und daß es deshalb bei der Untersuchung eines jeden Seeunfalles, an welchem ein Steuermann betheiligt war, durchaus erforderlich ist, festzustellen, ob er ein Zeugniß über die Befähigung als Seeschiffer besitzt, damit ihm letztere eventuell zugleich mit der Befähigung für das Steuermannsgewerbe abgesprochen werden kann.

[1]) In dem Erk. des O. S. A. vom 20. März 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 419) heißt es: „Dem Reichskommissar ist darin beizutreten, daß die Feststellung der Zuwiderhandlung eines Schiffers, Steuermannes oder Maschinisten gegen die Strafgesetze keineswegs schlechthin außerhalb der Aufgabe des Seeamtes liegt. Denn wenn eine solche Zuwiderhandlung Ursache eines Seeunfalles gewesen ist, so muß das Seeamt dieselbe nach § 4 des S. U. G. vom 27. Juli 1877 feststellen, außerdem aber nach § 26 ebendaselbst auf den etwaigen Antrag des Reichskommissars darüber befinden, ob die Zuwiderhandlung aus dem Mangel solcher Eigenschaften hervorgegangen ist, welche für den Schiffer 2c. zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind. Ein solcher Fall ist sehr wohl denkbar, und er würde z. B. dann vorliegen, wenn ein Schiffer den Untergang seines Schiffes durch Anbohren, Anzünden, Stranden 2c. absichtlich herbeigeführt hätte, sei es, um die Auszahlung der auf dasselbe versicherten Summe herbeizuführen, oder um damit der Rhederei einen Schaden zuzufügen oder in anderer böslicher Absicht. Denn

3) Das Verhalten des Betreffenden bei dem zum Spruch stehenden Seeunfalle, auch unabhängig von seiner bis dahin bewiesenen Leistungsfähigkeit, genügt, um zu der Entscheidung auf Patententziehung zu gelangen, wenn daraus mit Sicherheit ein so erheblicher Mangel an den für seinen Beruf erforderlichen Eigenschaften zu entnehmen ist, daß ihm nach verständigem Ermessen die Befugniß zur ferneren Ausübung desselben nicht belassen werden kann.[1]) Dagegen wird es in Fällen, wo ein schwereres Verschulden doch nicht so gravirend erscheint, daß daraus ohne weiteres der Mangel der für einen Schiffer ꝛc. erforderlichen Qualifikation folgt, und wo mithin das öffentliche Interesse nicht unbedingt erheischt, wegen des einzelnen Verschuldens auf Patententziehung zu erkennen, sicherlich angezeigt sein, die frühere Berufsthätigkeit des Betreffenden in Rücksicht zu ziehen.[2])

---

einem derart verwerflich handelnden Schiffer würde es an denjenigen Charaktereigenschaften fehlen, die für die Ausübung seines wichtigen Berufes erforderlich sind, und er würde nach der Absicht des vorangeführten S. U. G. von der Ausübung seines Berufes ausgeschlossen werden müssen." In dem Erk. des S. A. zu Hamburg vom 5. April 1879 (Bd 1 S. 502) wird hervorgehoben, wie Feigheit auf Seiten des Schiffers zweifellos zur Entziehung der Gewerbebefugniß führen müsse. Ferner heißt es in dem Erk. des S. A. zu Danzig vom 16. Dezember 1879 (Bd. 2 S. 123, 124) sehr zutreffend: „Gewiß sind Entschlossenheit und Muth Eigenschaften, welche einem tüchtigen Seemanne beiwohnen müssen, und der Mangel dieser Eigenschaften kann ein so schwerwiegender sein, daß dadurch die Ausübung des Gewerbes als Schiffer wesentlich beeinträchtigt wird. Die Grenze zwischen Vorsicht und Unvorsichtigkeit, zwischen Entschlossenheit und Unentschlossenheit ist in vielen Fällen schwer zu bestimmen, und nur zu häufig wird je nach dem Erfolge ein gelungenes Wagniß als eine muthige Handlung gepriesen und ein mißlungenes Wagniß als Unvorsichtigkeit getadelt." In dem Erk. desselben S. A. vom 30. Dezember 1880 (Bd. 2 S. 944): „Wenn der Reichskommissar Abstand von der Stellung des Antrages auf Entziehung der Befugniß zur Ausübung des Gewerbes gegen den Schiffer M. genommen hat, so hat dies darin seinen Grund, daß die Verschuldung des Schiffers M. nicht auf mangelhaft nautische Kenntnisse noch auf Schwäche der Willenskraft, mithin nicht auf Mängel zurückzuführen, deren Beseitigung schwerlich anzunehmen ist, sondern lediglich aus dem Mangel an Erfahrung hervorgeht. Schiffer M. ist 28 Jahre alt und hat erst im Anfange dieses Jahres das Befähigungszeugniß als Schiffer erlangt; es darf daher erwartet werden, daß derselbe nach der in dem vorliegendem Falle gemachten Erfahrung sich dem Vorwurfe einer ähnlichen Verschuldung nicht mehr aussetzen wird." Ferner Erk. des O. S. A. vom 20. Oktober 1880 (Bd. 2 S. 714). S. auch von Moeller, S. 469, 470.

[1]) S. Erk. des O. S. A. vom 24. Mai 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 511, 512).

[2]) So wird in dem Erk. des O. S. A. vom 7. März 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 208) ausgeführt: „Wenn das Seeamt dem Schiffer Nachlässigkeit bei Feststellung der gesegelten Kurse und Sorglosigkeit in der Navigirung zur Last legt,

4) Erachtet das Seeamt den vom Reichskommissar gestellten Antrag auf Patententziehung für materiell begründet, so würde es der ratio legis zuwider sein, demselben aus dem Grunde nicht zu entsprechen, weil der Reichskommissar gegen einen anderen Angestellten, welchen nach der Meinung des Seeamtes ein ebenso schweres oder ein noch schwereres Verschulden an demselben Unfall trifft, einen solchen Antrag nicht gestellt hat.[1])

---

so ist dieser Vorwurf als gerechtfertigt anzuerkennen. V. hat hierbei die vom Handelsgesetzbuch Art. 478 geforderte Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers vermissen lassen und darin einen Mangel an den zur Ausübung des Schiffergewerbes erforderlichen Eigenschaften an den Tag gelegt. Diesem Mangel an tadelloser moralischer Befähigung für den Schifferberuf stehen indessen Umstände gegenüber, welche eine mildere Beurtheilung rechtfertigen. Bei der mündlichen Verhandlung zweiter Instanz hat V. durch sein ganzes Verhalten dargethan, daß es ihm an Besonnenheit, Sicherheit, Entschlossenheit und Erfahrung nicht gebricht; er hat zugleich ein Maß von nautischen Kenntnissen an den Tag gelegt, welches den an einen Schiffer zu stellenden Anforderungen völlig Genüge leistet, und er hat dadurch die Ueberzeugung gewinnen lassen, daß er den gut befähigten Schiffern beizuzählen ist. Dazu kommt, daß er 23 Jahre lang die Seefahrt tadellos, und ohne vor dem Jahre 1879 einen Unfall erlitten zu haben, betrieben hat; es ist deshalb anzunehmen, daß er es vor der letzten Reise der „Anna" in seinem Beruf an der gebotenen Sorgfalt nicht hat fehlen lassen. Unter diesen Umständen ist die auf dieser Reise bewiesene Fahrlässigkeit nicht als ein dauernder Mangel, sondern nur als eine einmalige Verfehlung anzusehen. Von dieser Auffassung geleitet, kann die zweite Instanz keinen Anlaß finden, die vom Schiffer begangenen Versehen mit Entziehung der Gewerbebefugniß zu ahnden; es ergiebt sich daraus die Bestätigung des Spruchs erster Instanz." — In Betreff der Beurtheilung des Maschinisten in derartigen Fällen s. das Erk. des O. S. A. vom 31. Januar 1880 (Bd. 2, S. 117 ff.).

[1]) In diesem Sinne führt das O. S. A. in dem Erk. vom 24. Februar 1883 (Entsch. Bd. 4 S. 455) aus: „Wenn mehrere Personen einen Seeunfall verschuldet haben und der Reichskommissar nur gegen eine derselben den Antrag auf Entziehung der Gewerbebefugniß stellt, so ist bei Beurtheilung dieses Antrages zu prüfen, ob die Schuld desjenigen, gegen welchen derselbe gerichtet ist, auf dem Mangel solcher Eigenschaften beruht, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind; ist dies der Fall, so ist ferner zu prüfen, ob dieser Mangel ein so erheblicher ist, daß es dem öffentlichen Interesse an der Sicherheit der Seefahrt entspricht, die damit behaftete Person von dem ferneren Betriebe ihres Gewerbes auszuschließen, und wenn sich dies ergiebt, so ist derselben die Gewerbebefugniß zu entziehen. Die Frage, ob eine andere Person, gegen welche kein derartiger Antrag vorliegt, in höherem Maße als diejenige, gegen welche der Antrag gestellt ist, die Schuld an dem Seeunfall trägt und ob deshalb der Reichskommissar Anlaß gehabt hätte, den Antrag gegen beide zu richten, darf dabei nicht in Betracht gezogen werden. Denn das Reichsgesetz vom 27. Juli 1877 § 26 giebt die Stellung des Antrages dem

IV. Ein Verschulden, dasselbe mag noch so gravirend sein, ist nur dann geeignet, die Patententziehung zu begründen, wenn festgestellt ist, daß durch dasselbe der Unfall selbst oder dessen Folgen herbeigeführt sind.[1]) Die Nothwendigkeit dieses Kausalzusammenhanges folgt unmittelbar aus dem Gesetz.

---

alleinigen Ermessen des Reichskommissars anheim und macht es lediglich von dessen Erwägung abhängig, welche Richtung und welche Ausdehnung dem Antrage zu geben sei; es verpflichtet des Seeamt, über diesen Antrag so, wie er gestellt ist, zu entscheiden, und gestattet demselben nicht, den Antrag deshalb abzulehnen, weil dieser sich nach der Ansicht des Seeamtes in zu engen Grenzen gehalten und eine von dem letzteren für mitschuldig gehaltene Person unberücksichtigt gelassen hat."

[1]) Die bloße Vermuthung oder Wahrscheinlichkeit eines solchen Zusammenhanges genügt keinenfalls. S. Erk. des O. S. A. vom 11. Juni 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 242, 243), auch vom 30. September 1882 (Bd. 4 S. 290, 291).

In Betreff des Kausalzusammenhanges zwischen dem Verschulden des Schiffers und den Folgen eines Seeunfalles s. das Erk. des O. S. A vom 20. Oktober 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 714, 715), woselbst ausgeführt wird: „Der Schiffer hatte nach dem H. G. B. Art. 486, 487 die Journalführung des Steuermannes zu beaufsichtigen und dafür zu sorgen, daß sie ordnungsmäßig erfolgte. Dieser Pflicht ist er eingestandenermaßen nicht nachgekommen; hätte er dieselbe in vollem Umfange erfüllt, so hätten ihm die vorgekommenen Unregelmäßigkeiten und die Fehler in der Besteckrechnung nicht entgehen können. Wenn nun auch die Journalführung auf die schließlich erfolgte Strandung ohne Einfluß geblieben ist, so ist doch die in dieser Beziehung hervorgetretene Pflichtversäumniß immerhin so weit in Betracht zu ziehen, als aus ihr auf die gesammten Charaktereigenschaften und Fähigkeiten des Schiffers zu schließen ist; denn der Schiffer hat auch hierbei gezeigt, daß es ihm an derjenigen Pflichttreue mangelt, welche von einem ordentlichen Schiffer verlangt werden muß. Der § 26 des S. U. G. vom 27. Juli 1877 bestimmt, daß nicht allein dem Schiffer, welcher einen Seeunfall, sondern auch demjenigen, welcher die Folgen eines solchen durch den Mangel an Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, verschuldet hat, die Befugniß zur Ausübung des letzteren entzogen werden kann. Der Schiffer St. war verpflichtet, nach der Strandung Alles aufzubieten, was in seinen Kräften stand, um die nachtheiligen Folgen des Seeunfalles zu verhüten oder wenigstens zu mindern. Der Art. 484 H. G. B. bestimmt, daß von Beginn der Ladung an bis zur Beendigung der Löschung Schiffer und Steuermann das Schiff nur in dringenden Fällen gleichzeitig verlassen dürfen; in solchen Fällen hat der Schiffer zuvor aus den Schiffsoffizieren oder der übrigen Mannschaft einen geeigneten Vertreter zu bestellen. Bei drohender Gefahr oder wenn das Schiff sich in See befindet, muß der Schiffer an Bord sein, sofern nicht eine dringende Nothwendigkeit seine Abwesenheit rechtfertigt. Der Art. 526 macht es dem Schiffer zur Pflicht, auch nach dem Verluste des Schiffes noch das Interesse des Rheders so lange wahrzunehmen, als es erforderlich ist. Nach der Strandung des „Christoph" lag dem Schiffer St. hier-

V. Die Vorschrift, nach welcher einem Schiffer, welchem die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes entzogen wird, nach dem Ermessen des Seeamtes gleichzeitig die Ausübung des Steuermannsgewerbes untersagt oder die desfallsige Befugniß belassen werden kann, beruht auf der Erwägung, daß, wenn auch einerseits die Prüfungsvorschriften für die Qualifikation zum Steuermann im wesentlichen dieselben Anforderungen stellen wie für die Qualifikation zum Schiffer (auf großer Fahrt), doch andererseits Jemand, der zu der leitenden Stellung nicht wohl als geeignet erachtet werden kann, noch sehr wohl die Funktion des an die Anweisungen des Schiffers gebundenen Steuermannes ausfüllen könne.[1])

---

nach die Verpflichtung ob, wenn das Schiff selbst auch nicht mehr zu retten war, doch für die Bergung des Inventars und der Ladung Sorge zu tragen. Die Strandung war unter verhältnißmäßig günstigen Umständen erfolgt, was daraus hervorgeht, daß es späterhin noch nach einem Zeitraume von mehreren Tagen gelang, einen großen Theil des Inventars und der Ladung, welche in ihrer Gesammtheit nur aus solchen Gütern bestand, die dem Verderben durch das Seewasser nicht ausgesetzt waren, zu bergen. Um diese Bergung hat sich der Schiffer gar nicht bekümmert, vielmehr das Schiff selbst noch am Tage der Strandung und den Ort der letzteren am nächstfolgenden Tage mit seiner gesammten Mannschaft, ohne eine Wache zu bestellen, verlassen. Er selbst hat das Schiff auch nicht wieder betreten und dasselbe nur einmal späterhin aus der Ferne gesehen. Durch ein solches Verhalten hat er Schiff und Ladung den Strandbewohnern vollständig preisgegeben. Nur der Intervention des Agenten der Assekuradeure gelang es schließlich, weiterem Schaden vorzubeugen und die nachtheiligen Folgen des Seeunfalles zu verringern. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß diese Folgen des Seeunfalles in noch engeren Grenzen gehalten worden wären, wenn der Schiffer selbst gleich nach der Strandung die geeigneten Maßnahmen getroffen hätte. Durch die zeugeneidliche Aussage des Matrosen B. ist erwiesen, daß Krankheit den Schiffer nicht an solchen Maßnahmen verhindert hat. Unterließ er dieselben aber, wie anzunehmen, aus Verwirrung und Kopflosigkeit, so hat er dadurch den Beweis geliefert, daß es ihm in erheblichem Grade an derjenigen Besonnenheit und derjenigen Umsicht fehlt, welche ein unbedingtes Erforderniß für die Ausübung des Schiffergewerbes ist. Es ist demgemäß dem Schiffer St. die Befugniß zur ferneren Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen."

[1]) Die Regierungsvorlage enthielt die entgegengesetzte Bestimmung: „Einem Schiffer, dem die Befugniß entzogen worden ist, ist dadurch auch die Ausübung des Steuermannsgewerbes untersagt." Zur Begründung der Abänderung heißt es in dem Kommissionsbericht: „Zu dem zweiten Absatz wurde der Antrag gestellt, denselben folgendermaßen zu fassen: Einem Schiffer, dem die Befugniß entzogen wird, kann nach Ermessen des Seeamtes auch die Ausübung des Steuermannsgewerbes untersagt werden. Die Kommissarien des Bundesrathes erklärten sich gegen diesen Antrag. Im wesentlichen seien es die-

Nicht zulässig ist es, einem Schiffer zc. die Befugniß zum Gewerbebetriebe auf gewissen Kategorien von Schiffen zu entziehen, ihm dieselbe aber für andere Kategorien zu belassen; insbesondere darf in dieser Hinsicht eine Unterscheidung zwischen Segel- und Dampfschiffen nicht gemacht werden.[1])

VI. Das Seeamt hat sich zwar in einem jeden Falle mit der Prüfung der Frage zu befassen, ob der Unfall auf ein Verschulden auf Seiten des Schiffers beziehungsweise des Steuermannes oder Maschinisten zurückzuführen ist; es hat jedoch darüber, ob dem einen oder anderen dieser Funktionäre das Patent zu entziehen, nur zu befinden und zu entscheiden auf einen hierauf gerichteten Antrag des Reichskommissars und innerhalb der durch diesen Antrag gezogenen Grenzen. Hat also der Reichskommissar nur die Entziehung des Schifferpatentes beantragt, so kann das Seeamt dem Beschuldigten nicht zugleich das Steuermannspatent entziehen.[2])

Für den Reichskommissar werden, bevor er sich darüber schlüssig macht, ob er den Antrag auf Patententziehung stellen will, dieselben Erwägungen maßgebend sein müssen, welche für das Seeamt bei der Entscheidung über den Antrag leitend sein sollen, und die in der Frage gipfeln, ob das

selben Eigenschaften, welche für den Schiffer und für den Steuermann erforderlich sind. Der Letztere vertrete den Ersteren immer während seiner Abwesenheit und habe, wenn der Schiffer stirbt oder erkrankt, das Kommando selbstständig zu führen. Wer sich als Schiffer unfähig erweise, werde daher auch nicht als Steuermann fungiren können. Von den Vertheidigern des Antrages wurde zugegeben, daß im wesentlichen die Erfordernisse für den Schiffer mit denen für den Steuermann identisch seien. Daß aber doch ein Unterschied zwischen beiden vorhanden sei, ergebe sich schon daraus, daß der geprüfte Steuermann erst nach längerem Zwischenraum und abermaliger Prüfung zum Schifferexamen zugelassen werde. Auch in anderer Beziehung seien an den Schiffer andere Ansprüche zu stellen, als an den Steuermann, und deshalb der Fall sehr wohl denkbar, daß dem für unfähig erklärten Schiffer die Befugniß zur Ausübung des Steuermannsgewerbes ohne Nachtheil gelassen werden könne. Daß der Steuermann in die Lage kommen könne, das Kommando selbstständig zu übernehmen, dürfe hier nicht entscheiden. Denn diese Nothwendigkeit könne unter Umständen selbst für Schiffsoffiziere, die nicht das Steuermannspatent haben, eintreten. Dem Schiffer werde aber durch die Belassung des Steuermannspatentes die Gelegenheit geboten, in einer geringeren Stellung, aber doch durch fernere Ausübung seines Berufes, sein Brod zu erwerben."

[1]) Erk. des O. S. A. vom 9. August 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 660).

[2]) Erk. des O. S. A. vom 11. Mai 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 393) und vom 11. September 1880 (das. S. 617). — Anderer Meinung ist Wannack (S. 15, 16); er versteht den zweiten Absatz des § 26 S. U. G. ohne dessen inneren Zusammenhang mit dem ersten.

öffentliche Interesse es zuläßt, einem solchen Funktionär, welcher einen Seeunfall oder dessen Folgen durch den Mangel der für seinen Beruf erforderlichen Eigenschaften verschuldet hat, die bezügliche Funktion auch fernerhin anzuvertrauen.

Die Einbringung des Antrages auf Patententziehung nur zu dem Zwecke, um die Prüfung der Frage durch das Seeamt zu ermöglichen, oder um den Fall eventuell zur Kognition des Oberseeamtes bringen zu können (s. § 77),[1]) ist mit der Tendenz des Gesetzes unvereinbar.

Der Antrag übt eine formelle Wirkung nur dann aus, wenn er positiv gestellt ist. Stellt der Reichskommissar nur dem Seeamte die Patententziehung anheim, etwa in der Form, daß er zwar keine Veranlassung finde, dieselbe ausdrücklich zu beantragen, daß er aber, wenn das Seeamt in dem Verhalten des Schiffers ein grobes Verschulden finden sollte, mit dem Spruche auf Patententziehung einverstanden sein werde, so darf nicht auf diese Folge erkannt werden. Dasselbe gilt für den Fall, daß der Reichskommissar den im Laufe der Verhandlung gestellten Antrag vor dem Schluß derselben zurückzieht.

VII. Sobald der Reichskommissar den Antrag auf Patententziehung eingebracht hat, muß demjenigen, gegen welchen dieser Antrag gerichtet ist, die Gelegenheit gegeben werden, seine Einwendungen dagegen vorzubringen.

Wie bereits oben bemerkt (§ 74, II), ist von vorne herein die Ladung des Schiffers beziehungsweise des Steuermannes oder Maschinisten nicht geboten. Kündigt aber im Laufe der mündlichen Verhandlung der Reichskommissar einen Antrag auf Patententziehung an, so muß, dem Wesen des mündlichen Verfahrens gemäß, die vorher etwa nicht erfolgte Ladung des Beschuldigten nachgeholt werden, damit er die Gelegenheit erhält, sein Interesse zu vertreten, und es muß mithin die Verhandlung ausgesetzt werden[2]) — selbst für den Fall, daß das Seeamt über die Ablehnung jenes

---

[1]) S. Erk. des S. A. zu Stettin vom 30. November 1878 (Entsch. Bd. 1 S. 220, 221), vom 15. Juli 1882 (Bd. 4 S. 246) und vom 18. Oktober 1882 (Bd. 4 S. 379). Es ist ein vielfach empfundener Mangel des Gesetzes, daß, wenn ein solcher Antrag nicht vorliegt, das Beschwerderecht ausgeschlossen ist; diesen Uebelstand zu beseitigen, muß jedoch der künftigen Gesetzgebung vorbehalten bleiben.

[2]) Das S. A. zu Königsberg führt in dem Erk. vom 19. Mai 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 587, 588) aus: „Eine ausdrückliche Vorschrift darüber, daß Schiffer und Steuermann des von dem Seeunfalle betroffenen Schiffes zur Audienz des Seeamtes geladen werden müssen, enthält das S. U. G. nicht. Nur für die Verhandlungen vor dem Oberseeamt, vor welchem der Schiffer oder Steuermann bereits

Antrages einig sein sollte. War der Betreffende dagegen auf gehörig erfolgte Ladung ohne bescheinigten und gewichtigen Hinderungsgrund nicht erschienen, so ist eine Aussetzung nicht erforderlich.[1])

in der Eigenschaft als Angeschuldigter, der Reichskommissar in der Rolle des Anklägers, das Verfahren als ein Anklageprozeß erscheint, ist die Ladung des Beschwerdeführers und seines Gegners ausdrücklich vorgeschrieben. § 31 l. c. Vor dem Seeamte bewegt sich das Verfahren noch in freieren, den wesentlich sachlichen Zwecken der Untersuchung entsprechenden Formen. Das Seeamt hat selbst darüber zu befinden, welche Beweise es zu erheben, welche Zeugen und sonstige Auskunftspersonen, zu denen auch der Schiffer und Steuermann zunächst zu rechnen, zu laden es für nöthig findet — § 18 l. c. — und es ist öfters, wenn Schiffer und Steuermann bei dem Seeunfalle das Leben verloren haben, in der Lage, auch ohne dieselben laden beziehungsweise hören zu können, seinen Spruch über die Ursache des Seeunfalles abgeben zu müssen, eine Lage, in welche das Oberseeamt freilich niemals gelangen kann. Das Seeamt würde sich nun zwar nicht dazu entschließen, auf Aberkennung der Befugniß des Schiffers oder Steuermannes zur Ausübung seines Gewerbes zu erkennen, ohne diese Personen zur Audienz geladen und ihnen dadurch Gelegenheit gegeben zu haben, sich gegen die ihnen gemachten Vorwürfe zu vertheidigen. Dagegen hält sich das Seeamt, wenn es aus den sonstigen Ermittelungen die Ursachen des Seeunfalles zur Genüge zu erkennen vermag und namentlich aus denselben die Ueberzeugung schöpft, daß Handlungen oder Unterlassungen des Schiffers den Unfall oder dessen Folgen nicht verschuldet haben, nicht für unbedingt verpflichtet, den Schiffer und Steuermann zur Audienz zu laden, zumal wenn deren Erscheinen — wie im vorliegenden Falle, wo der Schiffer in London und der Steuermann auf Seereisen sich befindet — voraussichtlich mit großen Störungen in dem gewerblichen Verhältnisse der betheiligten Seeschiffer, sowie mit nicht unbedeutendem Zeit- und Kostenaufwande verknüpft sein würde." Hierzu wird in dem Erk. des O. S. A. vom 8. September 1880 (daselbst S. 591, 592) hervorgehoben: „In der Hauptverhandlung erster Instanz hat der Reichskommissar, da der Schiffer und der Steuermann zu derselben nicht geladen waren, zur Aufklärung einiger nach seiner Ansicht im Vorverfahren nicht hinlänglich erörterter Thatumstände die Abhörung dieser beiden Personen vor dem Seeamte für erforderlich erachtet und zu diesem Zwecke die Vertagung der Sitzung, eventuell aber beantragt, dem Schiffer B. die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen. Das Seeamt hat die Vertagung nicht eintreten lassen, sondern in derselben Sitzung seinen Spruch dahin abgegeben, „daß als Ursache des Seeunfalles der durch schwere See herbeigeführte Bruch der Ruderpinne und das Losgeben des Hinterstevens anzunehmen, daß Handlungen oder Unterlassungen des Schiffers oder Steuermannes des „Lloyds" oder Mängel der im § 4 Nr. 2 und 3

[1]) Es folgt dies schon aus § 27 S. U. G. — S. auch Erk. des O. S. A. vom 8. August 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 648 ff.) und vom 19. Juni 1882 (Bd. 4 S. 80, 81).

VIII. Es fragt sich, ob, wenn der Schiffer, Steuermann oder Maschinist, gegen welchen der Reichskommissar den Antrag auf Patententziehung gestellt hat, in der Verhandlung die Erklärung abgiebt, daß er freiwillig auf die Ausübung seines Gewerbes verzichten wolle, durch diese Erklärung der Antrag des Reichskommissars als erledigt zu erachten, oder ob ungeachtet des Verzichtes das Seeamt über den Antrag zu befinden und eine förmliche Entscheidung zu treffen hat? Das Oberseeamt hat sich in einem Falle, wo der Schiffer, auf die in Betreff seiner erhobene Beschwerde des Reichskommissars, in der Hauptverhandlung zweiter Instanz die Verzichtleistung erklärt hatte, für die erstere Alternative entschieden und die Urtheilsformel dahin gefaßt:

---

des Reichsgesetzes vom 27. Juli 1877 gedachten Art bei der Herbeiführung des Seeunfalles oder dessen Folgen nicht mitgewirkt haben" Dies Verfahren entspricht dem S. U. G. nicht. Der § 22 des letzteren bestimmt: „Der Schiffer und der Steuermann des Schiffes, dessen Unfall den Gegenstand der Untersuchung bildet, können Anträge stellen, über welche das Seeamt zu befinden hat, an die zur Vernehmung erschienenen Personen unmittelbar Fragen richten, auch sich eines rechts- oder sachkundigen Beistandes bedienen." Die Motive zu § 22 bemerken hierzu: „Mit Rücksicht darauf, daß das Verfahren für den Schiffer und den Steuermann den Verlust der Befugniß zur ferneren Ausübung seines Gewerbes nach sich ziehen kann, ist beiden gestattet, behufs der rechtzeitigen Wahrung ihrer Interessen sich eines rechts- oder schifffahrtkundigen Beistandes zu bedienen und Anträge zu stellen, über welche das Seeamt zu befinden verpflichtet ist." Jene Bestimmung bezweckt hiernach, daß dem Schiffer und dem Steuermanne, sobald die Möglichkeit der Entziehung ihrer Gewerbebefugniß vorliegt, Gelegenheit gegeben werden soll, ihr Interesse an der Erhaltung dieser Befugniß vor dem Seeamte zu vertreten; zu diesem Zwecke sind ihnen die im § 22 aufgeführten Rechte beigelegt. Die Ausübung der letzteren ist aber nur dann möglich, wenn die Personen, um deren Gewerbebefugniß es sich handelt, zur Hauptverhandlung des Seeamtes geladen sind; denn nur durch die Ladung werden sie in den Stand gesetzt, sich an der mündlichen Verhandlung des Seeamtes zu betheiligen. Sobald daher der Reichskommissar gegen den Schiffer oder den Steuermann den Antrag auf Entziehung der Gewerbebefugniß stellt, ist das Seeamt, falls der betheiligte Inhaber der letzteren zur Hauptverhandlung noch nicht geladen war, verpflichtet, diese auszusetzen und die Ladung desselben zum mündlichen Verfahren zu verfügen. Unterläßt das Seeamt dies, so entzieht es dem Inhaber der angefochtenen Gewerbebefugniß die Möglichkeit, sich gegen den Angriff des Reichskommissars zu vertheidigen, und verletzt damit das Gesetz. Demgemäß hätte das Seeamt zu Königsberg, als der Reichskommissar in der Hauptverhandlung vom 19. Mai 1880 den Antrag stellte, dem Schiffer B. die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen, diese Verhandlung aussetzen und B. zu einer neuen Hauptverhandlung laden sollen." — Vgl. auch Erk. des S. A. zu Brake vom 29. September 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 441 ff.).

daß der von dem Schiffer K. erklärte Verzicht auf die Befugniß zur Ausübung des Schiffer- und Steuermannsgewerbes festzusetzen und demgemäß die in Bezug auf ihn erhobene Beschwerde für erledigt zu erachten &c.

und diesen Spruch wie folgt begründet: „Das Beschwerdeverfahren hat lediglich den Zweck, festzustellen, ob ein Schiffer oder Steuermann durch den Mangel an Eigenschaften, welche für die Ausübung seines Berufes erforderlich sind, einen Seeunfall verschuldet hat, und wenn dies der Fall ist, eine Entscheidung darüber herbeizuführen, ob dieser Mangel ein so wesentlicher ist, daß dem Schiffer oder Steuermanne im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt die Befugniß zur ferneren Ausübung seines Gewerbes zu entziehen ist. Das Endziel des Verfahrens ist somit im äußersten Fall die Entziehung der Gewerbebefugniß. Wird seitens des Betheiligten auf diese letztere verzichtet, so ist damit das gegen ihn eingeleitete Verfahren gegenstandslos geworden.“ [1])

Gegen diese Auffassung könnte das Bedenken geltend gemacht werden, ob ein solcher Verzicht auf die Befugniß zum Gewerbebetriebe, zumal derselbe nicht vor derjenigen Behörde abgegeben ist, welche das Befähigungszeugniß ertheilt hat, im öffentlichen Recht als wirksam anzusehen ist, und es könnte ferner eingewendet werden, daß, wenn das Gesetz einen derartigen Verzicht mit verbindlicher Kraft zulassen wollte, es nahe gelegen hätte, eine entsprechende Bestimmung zu treffen, zumal solche in der Reichsgesetzgebung nicht ohne analogen Vorgang ist. Das Gesetz, betreffend die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten, vom 31. März 1883 schreibt nämlich im § 100 vor, daß die Einstellung des gegen einen Reichsbeamten auf Entfernung aus dem Amte eingeleiteten Disziplinarverfahrens erfolgen muß, sobald der Angeschuldigte seine Entlassung aus dem Reichsdienste mit Verzicht auf Titel, Gehalt und Pensionsanspruch nachsucht. Aus der Erwägung des Gegensatzes würde nun gefolgert werden können, daß, da das Seeunfallsgesetz einem solchen freiwilligen Rücktritte bestimmte Rechtsfolgen nicht beilegt, derselbe auch keine modifizirende Wirkung auf den Lauf und die Formen eines im öffentlichen Interesse angeordneten Verfahrens üben könne. Von dieser Auffassung scheint auch das Seeamt zu Stettin bei einer am 23. April 1881 abgegebenen Entscheidung [2]) ausgegangen zu sein, indem es den vom Reichs-

[1]) Erk. des O. S. A. vom 7. April 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 267).

[2]) Entsch. Bd. 3 S. 300 ff.

kommissar gegen den Schiffer gestellten Antrag auf Patententziehung, ungeachtet des Verzichtes des Schiffers auf die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes, einer materiellen Erörterung unterzog und ablehnte, das Urtheil aber, welches in der Formel dahin ging,

1) daß die Strandung ꝛc. durch Fahrlässigkeit des Schiffers verursacht sei,

2) daß dem auf Konzessionsentziehung gerichteten Antrage des Reichskommissars nicht entsprochen werde,

wie folgt begründete: „Wiewohl zugegeben werden muß, daß die Nachlässigkeit des p. F. die einzige Ursache der Strandung des Schiffes gewesen und diese Nachlässigkeit für sehr groß zu erachten ist, so sprechen doch auch Entschuldigungsgründe zu Gunsten des p. F., nämlich vor allen Dingen, daß er die Größe der Gefahr gar nicht erkannt und in gutem Glauben gehandelt hat, sodann sein hohes Alter von 63 Jahren. Mit Rücksicht hierauf und seine Erklärung, auf die Ausübung des Schiffergewerbes für die Folge freiwillig verzichten zu wollen, hat das Seeamt von einer seitens des Reichskommissars beantragten Konzessionsentziehung Abstand nehmen zu müssen geglaubt."

Indessen ist das Seeamt in derartigen Fällen insofern in einer anderen Lage wie das Oberseeamt, als letzteres lediglich berufen ist, auf die Beschwerde, welche nur die Patententziehung betrifft, zu befinden, während das Seeamt die Ursachen des Seeunfalles ermitteln und, gleichviel ob ein Antrag auf Patententziehung vorliegt oder nicht, feststellen soll, ob der Schiffer ꝛc. durch Handlungen oder Unterlassungen den Unfall oder dessen Folgen verschuldet hat. Hätte aber das Seeamt zu Stettin die Auffassung jenes oberseeamtlichen Urtheils getheilt, so würde in dem in Rede stehenden Falle die Urtheilsformel dahin haben gehen müssen: daß der Antrag des Reichskommissars auf Patententziehung durch den Verzicht des Schiffers auf die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes für erledigt zu erachten.

Wir glauben uns der Auffassung des Oberseeamtes anschließen zu sollen und tragen insbesondere kein Bedenken, der Behörde das Recht zuzuerkennen, einem Schiffer, Steuermanne oder Maschinisten, welcher auf die ihm ertheilte Konzession freiwillig verzichtet, das Befähigungszeugniß abzunehmen beziehungsweise das von ihm vorher eingeforderte Befähigungszeugniß einzubehalten. Hierdurch aber erledigt sich die Frage in Gemäßheit der Vorschrift des § 31 der Gewerbeordnung von selbst im Sinne der oberseeamtlichen Entscheidung.

IX. Die Form der Entscheidung über die Patententziehung anlangend, muß dieselbe aus der Urtheilsformel ersichtlich sein, gleichviel ob dem Antrage des Reichskommissars stattgegeben ist oder nicht.[1])

X. Ist einem Schiffer auf großer Fahrt das Patent entzogen, so kann er fernerhin überhaupt nicht mehr als Schiffer fahren, ebensowenig als Obersteuermann in großer Fahrt, insofern einem solchen die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes innewohnen muß (§ 14, VII).

Ingleichen ist ein Maschinist erster Klasse, welchem das Befähigungszeugniß entzogen ist, auch fernerhin nicht befugt, als Maschinist zweiter oder dritter Klasse, und ein Maschinist zweiter Klasse, dem das Patent entzogen ist, nicht als Maschinist dritter Klasse zu fahren, gleichviel ob der Betreffende vor der Erwerbung des Befähigungszeugnisses für die höhere Klasse sich dasjenige für eine niedere Klasse erworben hatte.

Diese Konsequenzen ergeben sich mit Nothwendigkeit, wenn man erwägt, daß in den meisten Fällen nicht eigentliche Berufsunfähigkeit, sondern Gewissenlosigkeit die wesentliche Ursache der Patententziehung ist und diese Eigenschaft die Zulassung des Betreffenden in leitender Stellung an Bord ausschließt, wenn nicht die Sicherheit der Schifffahrt gefährdet werden soll.

§ 77.

Das Beschwerdeverfahren.

A. Gegenstand der Beschwerde.

I. Hat das Seeamt durch seine Entscheidung einem Schiffer, Steuermanne oder Maschinisten die Befugniß zur Ausübung des Gewerbes entzogen, oder hat es einem hierauf gerichteten Antrage des Reichskommissars keine Folge gegeben, so steht im ersteren Falle dem Schiffer, Steuermanne oder Maschinisten, im letzteren dem Reichskommissar gegen diese Entscheidung das Rechtsmittel der Beschwerde an das Oberseeamt zu.[2])

Durch dieses Beschwerderecht ist die durchaus nothwendige Garantie dafür gegeben, daß die Entscheidungen in Seeunfalls-Untersuchungen, soweit es sich dabei um die Patententziehung handelt, nach einheitlichen Grundsätzen ergehen.

In anderen Fällen ist eine Beschwerde an das Oberseeamt nicht zulässig,[3]) und dessen Wirkungskreis beschränkt sich mithin auf die Prüfung,

---

[1]) Erk. des O. S. A. vom 26. August 1881 (Entsch. Bd 3 S. 501.)

[2]) S. U. G. § 27; G. vom 11. Juni 1878.

[3]) Insbesondere auch nicht seitens des Reichskommissars, wenn derselbe in

Erörterung und Beurtheilung der Ursachen von Seeunfällen und der damit zusammenhängenden Thatumstände innerhalb der hierdurch gezogenen Grenzen, d. h. soweit die Schuld des Schiffers, Steuermannes oder Maschinisten in Frage steht. In der Natur der Sache liegt es aber, daß hierbei auch mannigfache mit jener Schuldfrage nur in mittelbarem Zusammenhange stehende Verhältnisse zur Erörterung kommen und daß dadurch die oberseeamtlichen Entscheidungen für die Praxis auch nach anderen Richtungen hin eine hohe Bedeutung gewinnen.

B. Anbringung der Beschwerde.

II. Die Beschwerde muß eingelegt (angemeldet) und gerechtfertigt werden, und gelten in dieser Hinsicht folgende Regeln:[1])

1) Die Einlegung muß erfolgen bei dem Seeamt, und zwar bei demjenigen Seeamt, welches den Spruch gefällt hat, zu Protokoll oder schriftlich binnen 14 Tagen nach der Verkündung oder, wenn diese in Abwesenheit des Beschwerdeführers erfolgt ist, nach der Zustellung des Urtheils. Dem Beschwerdeführer, welchem das Urtheil noch nicht zugestellt war, ist dasselbe nach Einlegung der Beschwerde zuzustellen.

2) Die Rechtfertigung der Beschwerde muß bei Einlegung des Rechtsmittels oder spätestens binnen weiterer 14 Tage nach Ablauf der Frist zu dessen Einlegung, oder, wenn zu dieser Zeit das Urtheil noch nicht zugestellt war, nach Zustellung desselben, bei dem Seeamte zu Protokoll oder schriftlich erfolgen.

Die Unterlassung der Einreichung einer Rechtfertigungsschrift schließt jedoch die Zulässigkeit der Beschwerde nicht aus.

---

erster Instanz einen Antrag auf Patententziehung nicht gestellt hatte. Das Oberseeamt wird, wenn in einem solchen Falle dennoch Beschwerde erhoben ist, dieselbe, ohne in eine sachliche Erörterung einzutreten, als unstatthaft zurückzuweisen haben. S. Erk. des O. S. A. vom 25. November 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 542) und vom 25 April 1882 (daselbst S. 770, 771). Nach der Begründung der letzteren Entscheidung würde allerdings die Einlegung der Beschwerde seitens des Reichskommissars auch für zulässig zu erachten sein, wenn derselbe, unter ausdrücklichem Vorbehalt eines Antrages auf Patententziehung, einen Antrag auf Aussetzung des Verfahrens zum Zwecke weiterer Erhebungen gestellt und das Seeamt, unter Ablehnung des letzteren in der Sache erkannt hätte. Dies dürfte auch der ratio legis entsprechen. Die Beschwerde, sie mag hiernach zulässig erscheinen oder nicht, kann nicht durch bloßes Dekret des O. S. A. oder gar nur des Vorsitzenden desselben zurückgewiesen werden.

[1]) S. U. G. §§ 27, 28.

In der Rechtfertigungsschrift können neue Thatsachen vorgebracht werden, ebenso aber in der mündlichen Verhandlung vor dem Oberseeamt bis zum Schluß derselben.

3) Eine im Auslande zu bewirkende Zustellung des Urtheils erfolgt mittels Ersuchen eines deutschen Seemannsamtes (Konsulats). Die Einlegung und Rechtfertigung der Beschwerde kann alsdann bei demselben Seemannsamte geschehen. Dasselbe kann dem Beschwerdeführer auf Antrag die Frist für die Rechtfertigung der Beschwerde verlängern, nicht aber die Frist zu deren Einlegung. Der Konsul hat die bezüglichen Schriftstücke ohne Verzug an das Auswärtige Amt einzureichen,[1]) welches die Vermittelung an den Vorsitzenden des Seeamtes besorgt.

III. Die Einlegung der Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.[2]) Jedoch kann, wenn der Beschwerdeführer sich im Auslande befindet, der Konsul, bei welchem die Beschwerde angebracht ist, auf Antrag desselben, aufschiebende Wirkung bis spätestens zur Ankunft des Beschwerdeführers in einem deutschen Hafen einräumen.[3]) Diese Befugniß ist den Konsuln ertheilt in der Erwägung, daß andernfalls ein Schiff in die Lage versetzt werden könnte, ohne Schiffer oder Steuermann seine Rückreise anzutreten und es ist dementsprechend von der Befugniß nur in solchen Fällen Gebrauch zu machen, wo sonst in Ermangelung eines geeigneten Ersatzes das Schiff ohne Schiffer und Steuermann seine Reise fortsetzen oder seine Rückreise antreten müßte.[4]) Dasselbe gilt hinsichtlich eines Maschinisten, welchem die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes entzogen ist. Im übrigen aber hängt die Ertheilung der Genehmigung von dem Ermessen des Konsuls ab, welcher sich bei seiner Entschließung mit durch die Gründe leiten lassen wird, welche für die ausgesprochene Patententziehung maßgebend gewesen sind. Ueber die erfolgte Genehmigung des Antrages ist dem Beschwerdeführer zu seiner Legitimation vom Konsul eine Bescheinigung zu ertheilen.

IV. Ist die Beschwerde nicht rechtzeitig eingelegt worden, so weist der Vorsitzende des Seeamtes sie durch Verfügung zurück.[5]) Ist dagegen die Einlegung rechtzeitig erfolgt, so hat der Vorsitzende des Seeamtes nach Ablauf der für die Rechtfertigung bestimmten Frist die Akten dem Oberseeamt einzureichen.[6])

---

1) Bek. vom 23. November 1877 Nr. 4.
2) S. U. G. § 27. 3) Daselbst § 28.
4) Bek. vom 23. November 1877 Nr. 3.
5) S. die Begründung bei von Moeller, S. 482.
6) Geschäftsordnung für das O. S. A. § 6.

C. Verfahren vor dem Oberseeamt.

V. Es gelten folgende Normen:

1) Das Oberseeamt verhandelt und entscheidet in öffentlicher Sitzung nach erfolgter Ladung und Anhörung des Beschwerdeführers und seines Gegners.[1])

Der Termin zur Hauptverhandlung ist dergestalt anzuberaumen, daß zwischen ihm und der Zustellung der Ladungen eine Frist von mindestens einer Woche liegt. Mit der Ladung ist dem Beschwerdeführer die etwa eingegangene Gegenerklärung, dem Gegner, falls dies noch nicht geschehen ist, die Beschwerde und die etwa eingegangene Rechtfertigungsschrift zuzustellen. In der Ladung ist die Stunde der Verhandlung und der Ort, an welchem die letztere stattfinden soll, anzugeben, sowie dem betheiligten Schiffer oder Steuermanne bekannt zu machen, daß er sich eines rechts- oder sachkundigen Beistandes bedienen könne.[2])

Bleibt der ordnungsmäßig geladene Schiffer, Steuermann oder Maschinist, welchen die Beschwerde betrifft, unentschuldigt aus, so erfolgt die Verhandlung und Entscheidung in seiner Abwesenheit.[3])

2) Das Oberseeamt kann eine Ergänzung oder Wiederholung der Beweisaufnahme vornehmen oder anordnen.

3) Im übrigen finden auf das Verfahren die für das Verfahren vor dem Seeamte geltenden Vorschriften entsprechende Anwendung, mit folgenden Maßgaben:

a. Der Vorsitzende kann, wenn er die einleitende Darstellung der bisherigen Verhandlungen und Ermittelungen nicht selbst geben will, damit ein Mitglied des Oberseeamtes beauftragen.[4]) Die Darstellung ist schriftlich abzufassen, und, wenn sie von einem durch den Vorsitzenden damit beauftragten Mitgliede angefertigt ist, dem Vorsitzenden vor der Sitzung vorzulegen.[5])

b. Der Schiffer, Steuermann oder Maschinist, welchen die Beschwerde betrifft, kann niemals als Zeuge vereidigt werden, insofern in allen Fällen ein Antrag des Reichskommissars auf Patententziehung vorgelegen haben muß.

---

[1]) S. U. G. § 31.

[2]) Geschäftsordnung für das O. S. A. § 7.

[3]) Ein Beispiel bietet das Erk. des O. S. A. vom 8. August 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 648 ff., namentlich S. 651).

[4]) S. U. G. § 30.

[5]) Geschäftsordnung für das O. S. A. § 8.

4) Die Entscheidung kann ergehen auf Bestätigung, auf Abänderung, auf theilweise Abänderung des Spruches, auf Unzulässigkeit der Beschwerde und auf Zurückverweisung der Sache in die erste Instanz.

Eine theilweise Abänderung kann namentlich eintreten, wenn in erster Instanz gegen den Schiffer und gegen den Steuermann auf Patententziehung erkannt ist, und das Oberseeamt, auf die von beiden eingelegte Beschwerde, diesen Spruch nur hinsichtlich des einen von beiden für gerechtfertigt erachtet; oder wenn einem Schiffer die Befugniß zur Ausübung des Schiffer- und Steuermannsgewerbes entzogen ist, derselbe sich über den Spruch bezüglich beider Punkte beschwert, und das Oberseeamt den Spruch nur so weit, als er die Entziehung des Schifferpatentes betrifft, für gerechtfertigt erachtet.

Auf Unzulässigkeit der Beschwerde wird namentlich zu erkennen sein, wenn der Reichskommissar die Beschwerde eingelegt hat, obwohl von ihm in erster Instanz die Frage der Patententziehung gar nicht in Anregung gebracht war, oder wenn etwa der Vorsitzende des Seeamtes übersehen hatte, daß die Beschwerde nicht rechtzeitig eingelegt war. Liegt der letztere Fall völlig klar, so ist der Vorsitzende des Oberseeamtes auch berechtigt, die Beschwerde durch Verfügung zurückzuweisen, ebenso, wenn etwa ein Schiffer rc., gegen welchen überhaupt nicht auf Patententziehung erkannt ist, wegen der über ihn in dem Spruche des Seeamtes enthaltenen Kritik Beschwerde einlegen wollte.

Die Zulässigkeit der Zurückverweisung einer Sache in die erste Instanz ist vom Oberseeamt anerkannt.[1])

Eine reformatio in pejus bei einseitiger Beschwerde des Schiffers ist ausgeschlossen. War also in erster Instanz einem Schiffer das Schifferpatent, nicht aber gleichzeitig das Steuermannspatent entzogen worden, so kann auf *seine* Beschwerde der Spruch nur bestätigt oder dahin abgeändert werden, daß ihm das Schifferpatent zu belassen, nicht aber kann ihm noch das Steuermannspatent dazu entzogen werden. Das würde nur angängig sein, wenn auch der Reichskommissar wegen Ablehnung eines von ihm in erster Instanz gestellten bezüglichen Antrages Beschwerde erhoben hätte.

5) Die Zurücknahme einer eingelegten Berufung kann vor dem Beginn der Verhandlung vor dem Oberseeamt jederzeit, nach Beginn derselben nur mit Zustimmung des Gegners erfolgen.[2])

[1]) S. die Erl. vom 20. März und vom 4. Juni 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 419, 420 bezw. S. 525 und 526).

[2]) Es dürfte für derartige Fälle die Analogie der §§ 344 und 345 Str. Pr. O. in Betracht kommen. — Die Versagung der Zustimmung des Gegners ist

6) Während die Kosten des Verfahrens der ersten Instanz in allen Fällen vom Staate zu tragen sind, hat die im Beschwerdeverfahren ergehende Entscheidung sich darüber auszusprechen, ob dem Schiffer, Steuermanne oder Maschinisten, welcher die Beschwerde eingelegt hat, die baaren Auslagen des Beschwerdeverfahrens zur Last zu legen sind.[1]) Dieselben bleiben außer Ansatz, wenn die Beschwerde vom Reichskommissar eingelegt ist.[2]) Wird in dem letzteren Falle die Beschwerde zurückgewiesen, so können dem Gegner die ihm erwachsenen nothwendigen Auslagen aus der Reichskasse erstattet werden.[3]) Die Beschlußfassung hierüber steht dem Oberseeamt zu.

Ist die Beschwerde von beiden Theilen eingelegt, und wird der in erster Instanz ergangene Spruch zum Nachtheile des Schiffers rc. abgeändert, so sind die baaren Auslagen des Beschwerdeverfahrens zur einen Hälfte außer Ansatz zu lassen, zur anderen Hälfte können sie dem Schiffer rc. zur Last gelegt werden.[4])

---

immerhin nicht undenkbar, z. B. in dem Falle, daß das Seeamt einem Antrage des Reichskommissars auf Patententziehung gegen den Schiffer nicht stattgegeben, aber in dem Spruche den letzteren schwer getadelt hatte, und die auf die Beschwerde des Reichskommissars vor dem Oberseeamte gepflogenen Verhandlungen evident ergeben haben, daß die gegen den Schiffer erhobenen Vorwürfe gänzlich unbegründet sind. Zieht in einem solchen Falle der Reichskommissar die Berufung zurück, so wird dem Schiffer schwerlich damit gedient sein, daß die Beschwerde nur formell für erledigt erklärt wird, sondern er wird ein dringendes Interesse daran haben, daß jene Vorwürfe durch den autoritativen Spruch der höchsten Instanz in unzweideutiger Weise beseitigt werden.

[1]) S. U. G. § 31. Hinsichtlich dieser Unterscheidung in Betreff des Kostenansatzes in erster und zweiter Instanz heißt es in den Motiven: „Führt die Untersuchung des Seeamtes nicht zu einer Konzessionsentziehung, so fehlt es an jedem Rechtsgrunde, dem Schiffer oder dem Steuermanne Kosten aufzuerlegen; endigt sie mit der Entziehung eines Befähigungszeugnisses, so würde es zwar an sich zulässig sein, dem Verurtheilten einen Theil der Kosten zur Last zu legen, indessen wird hierauf zu verzichten sein, weil sich zwischen den Kosten, welche durch die Ermittelung der sonstigen Ursachen des Seeunfalles veranlaßt, und denjenigen, welche durch die Feststellung der Schuld des Schiffers oder des Steuermannes erwachsen sind, eine Scheidung schwer durchführen läßt. Anders steht es in zweiter Instanz. In dieser handelt es sich lediglich um die Schuld des Gewerbetreibenden; es ist deshalb, wenn hier das Verfahren mit einer Verurtheilung endet, gerechtfertigt, die baaren Auslagen der zweiten Instanz dem Verurtheilten aufzuerlegen."

[2]) Geschäftsordnung für das O. S. A. § 11.

[3]) Nachtrag zur Geschäftsordnung für das O. S. A. vom 10. Mai 1879, § 1; § 2 legt dieser in der Billigkeit beruhenden Bestimmung rückwirkende Kraft bei.

[4]) Erk. des O. S. A. vom 22. März 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 296 ff). Der

7) Die Verkündung der Entscheidung erfolgt durch Verlesung der Urtheilsformel und Eröffnung der Urtheilsgründe am Schlusse der Verhandlung oder spätestens eine Woche nach dem Schlusse der Verhandlung. Die Eröffnung der Urtheilsgründe geschieht durch Verlesung oder durch mündliche Mittheilung ihres wesentlichen Inhaltes. War die Verkündung des Urtheils ausgesetzt, so sind die Urtheilsgründe vor derselben schriftlich festzustellen. Die Bezeichnung des Tages der Sitzung, sowie die Namen des Vorsitzenden und der Beisitzer, des Protokollführers und des Reichskommissars, welche an der Sitzung Theil genommen haben, sind in das Urtheil aufzunehmen.

Das Urtheil mit den Gründen ist binnen drei Tagen nach der Verkündung zu den Akten zu bringen, falls es nicht bereits vollständig in das Protokoll aufgenommen worden ist; dasselbe ist von dem Vorsitzenden und den Beisitzern, welche mitgewirkt haben, zu unterschreiben.

Eine von dem Protokollführer zu vollziehende und mit dem Siegel des Oberseeamtes versehene Ausfertigung des Urtheils ist dem Beschwerdeführer und seinem Gegner zuzustellen.[1])

VI. Auf das Verfahren bei Zustellungen finden die bezüglichen Vorschriften der Civilprozeßordnung Anwendung.[2])

§ 78.

Rehabilitirung.

I. Die Rehabilitirung eines Schiffers, Steuermannes oder Maschinisten, welchem die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes entzogen ist, nach Ablauf eines Jahres, d. h. von dem Tage des Erkenntnisses ab gerechnet, durch welches die Entziehung ausgesprochen ist, hängt von dem Ermessen des Reichsamtes des Innern ab, welches, wenn ihm ein Rehabilitirungsantrag zugeht, zu prüfen hat, ob angenommen werden darf, daß der Betreffende fernerhin den Pflichten seines Gewerbes genügen werde.[3])

Reichskommissar hatte Beschwerde eingelegt, weil dem Schiffer nur das Schiffer-, nicht auch das Steuermannspatent entzogen war, der Schiffer, weil ihm das Patent für immer und nicht bloß auf Zeit entzogen war; die Beschwerde des Reichskommissars wurde für begründet erachtet, diejenige des Schiffers, als ein ungesetzliches Verlangen enthaltend, nicht.

[1]) S. U. G. § 32; Geschäftsordnung für das O. S. A. § 12; Str. Pr. O. §§ 267 und 275.

[2]) Geschäftsordnung für das O. S. A. § 13 und C. Pr. O. §§ 152 bis 190.

[3]) S. U. G. § 34; G. vom 11. Juni 1878.

Die Rehabilitirung dürfte namentlich in solchen Fällen gerechtfertigt ein, wo die Mängel, welche zu der Entscheidung auf Patententziehung geführt hatten, doch nicht einen so gravirenden Charakter tragen, daß es geboten erscheint, den Betreffenden für alle Zeit von dem ferneren Betriebe seines Gewerbes auszuschließen, und wo derselbe in der Folge ein Verhalten an den Tag gelegt hat, welches die Annahme rechtfertigt, daß ihm wieder das zur Wahrnehmung seiner früheren Funktion erforderliche Vertrauen geschenkt werden kann. Es werden insbesondere solche Fälle zu einer Berücksichtigung geeignet sein, wo die Patententziehung wegen technischer Mängel erfolgt war, wenn der glaubhafte Nachweis erbracht wird, daß der Betreffende durch weitere seemännische Thätigkeit sich die damals ihm fehlenden Eigenschaften neuerdings erworben hat.

Nicht zweifelhaft kann es sein, daß wenn einem Schiffer das Schiffer- und das Steuermannspatent entzogen war, ihm nach Ablauf eines Jahres auch das letztere allein wieder bewilligt werden kann, wenn nämlich mit hinreichender Sicherheit angenommen werden darf, daß ihm zwar die Ausübung des Steuermannsgewerbes, nicht aber die Funktion als Schiffer in der Folge anvertraut werden kann; selbstverständlich schließt eine solche partielle Rehabilitirung die spätere vollständige nicht aus.

II. Die Rehabilitirung ist der einzige Weg, um die Wirkungen der Patententziehung aufzuheben. Die nochmalige Ablegung der für die betreffende Funktion vorgeschriebenen Prüfung und das etwa darauf ertheilte neue Befähigungszeugniß kann nicht geeignet sein, die Rehabilitirung zu ersetzen, da die Patententziehung ja häufig durch Umstände begründet ist, welche bei der Prüfung und bei der Ausstellung der Befähigungszeugnisse gar nicht in Betracht kommen, wie z. B. bei einem Schiffer Mangel an Energie, Unzuverlässigkeit 2c. sehr wohl ein Motiv sein kann, ihm die Befugniß zur ferneren Ausübung seines Gewerbes zu entziehen.

Es darf demgemäß derjenige, welchem das Patent entzogen ist, zu einer Berufsprüfung überhaupt nicht zugelassen werden.

Sechster Abschnitt.

Internationale Vereinbarungen über Verhältnisse des Seewesens.

---

§ 79.

Handels-, Schifffahrts- und Konsularverträge.

I. Bereits in der Einleitung (§ 1, I und § 2, III) ist darauf hingewiesen worden, daß die Festsetzungen in den deutscherseits, d. i. vom Deutschen Reiche, von dem Norddeutschen Bunde, von dem Deutschen Zollverein und von einzelnen deutschen Staaten mit fremden Regierungen abgeschlossenen und gehörig ratifizirten Verträgen, welche die Verhältnisse des Seewesens betreffen, einen Bestandtheil des im Deutschen Reiche geltenden öffentlichen Seerechts bilden. Solche Festsetzungen sind namentlich enthalten in Handels- und Schifffahrtsverträgen und in Konsularkonventionen. Die bezüglichen zur Zeit noch in Kraft stehenden Verträge sind folgende:

1) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen und den übrigen Staaten des Zollvereins einerseits und der Argentinischen Konföderation andererseits vom 19. September 1857 (Pr. G. S. 1859, S. 405 ff.).

2) Der Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen und Belgien vom 28. März 1863 (Pr. G. S. S. 417 ff.); ferner zwischen Bremen und Belgien vom 11. Mai 1863 (Brem. G. Bl. 1864, Nr. 6), zwischen Lübeck und Belgien vom 11. Mai 1863 (Lüb. V. Nr. 24) und zwischen Hamburg und Belgien vom 24. Juni 1863 (Hamb. V. Nr. 98).

3) Der Konsularvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Brasilien vom 10. Januar 1882 (R. G. Bl. S. 69 ff.).

4) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen und den übrigen Staaten des Deutschen Zollvereins einerseits und der Republik Chile andererseits vom 1. Februar 1862 (Pr. G. S. 1863, S. 761 ff.). Dem Vertrage sind Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz und Lübeck durch Zusatzverhandlung vom 14. Juli 1869 beigetreten.

5) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins, den Großherzogthümern Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, sowie den Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg einerseits und China andererseits vom 2. September 1861 (Pr. G. S. 1863, S. 265 ff.) und Zusatzkonvention nebst erläuternden Spezialbestimmungen vom 31. März 1880 (R. G. Bl. 1881, S. 261 ff.).

6) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen den Freien Hansestädten und der Republik von Neu-Granada (Columbien) vom 3. Juni 1854 (Lüb. V. 1857, Nr. 49, Brem. G. Bl. 1857, Nr. 24, Hamb. V. 1857, Nr. 35).

7) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und dem Freistaate Costa-Rica vom 18. Mai 1875 (R. G. Bl. 1877, S. 13 ff.), nebst der Deklaration vom 21. November 1876 (R. G. Bl. 1877, S. 37 ff.).

8) Der Handelsvertrag zwischen Preußen und Dänemark vom 17. Juni 1818 (Pr. G. S. S. 183 ff.) nebst der Konvention vom 26. Mai 1846 (Pr. G. S. S. 327 ff.).

9) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Bremen und der Dominikanischen Republik vom 12. Mai 1855 (Brem. G. Bl. Nr 14).

10) Der Schifffahrtsvertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zollvereins und Frankreich vom 2. August 1862 (Pr. G. S. 1865, S. 450 ff.), nebst dem Protokoll vom 14. Dezember 1864 (Pr. G. S. 1865, S. 499 ff.); ferner zwischen Mecklenburg-Schwerin und Frankreich vom 9. Juni 1865 (Meckl.-Schwer. Reg. Bl. Nr. 24) und zwischen den Freien Hansestädten und Frankreich vom 4. März 1865 (Hamb. V. Nr. 60, Brem. G. Bl. Nr. 18 und Lüb. V. Nr. 16).

11) Der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen und Griechenland vom 31. Juli/12. August 1839 (Pr. G. S. 1840, S. 65 ff.), ferner zwischen Oldenburg und Griechenland vom 20. April/2. Mai 1842

(Old. G. Bl. Bd. 11, Nr. 80) und zwischen den Freien Hansestädten und Griechenland vom 31. Mai/12. Juni 1843; ferner der Konsularvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Griechenland vom 26. November 1881 (R. G. Bl. 1882, S. 101 ff.)

12) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen den Freien Hansestädten und der Republik Guatemala vom 25. Juni 1847 (Lüb. V. 1851, Nr. 2, Brem. G. Bl. 1850, Nr. 25, Hamb. V. 1851, Nr. 1); Mecklenburg-Schwerin ist mittels Deklaration vom 12. Juni 1852 beigetreten.

13) Der Freundschafts-, Handels-, Schifffahrts- und Konsularvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und dem Königreiche der Hawaiischen Inseln vom 25. März/19. September 1879 (R. G. Bl. 1880, S. 121 ff.).

14) Der Konsularvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und Italien vom 21. Dezember 1868 (B. G. Bl. 1869, S. 113 ff.), auf das Deutsche Reich übertragen mittels Konsularvertrages vom 7. Februar 1872 (R. G. Bl. S. 134 ff.), und der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Italien vom 4. Mai 1883 (R. G. Bl. S. 109 ff.).

15) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und den zu diesem Bunde nicht gehörigen Mitgliedern des Deutschen Zoll- und Handelsvereins einerseits und Japan andererseits vom 20. Februar 1869 (B. G. Bl. 1870, S. 1 ff.).

16) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und der Republik Liberia vom 31. Oktober 1867 (B. G. Bl. 1868, S. 197 ff.).

17) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und den Vereinigten Staaten von Mexiko vom 5. Dezember 1882 (R. G. Bl. 1883, S. 247 ff.).

18) Der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins einerseits und den Niederlanden andererseits vom 31. Dezember 1851 (Pr. G. S. 1852, S. 145 ff.); ferner das Uebereinkommen zwischen Preußen und den Niederlanden wegen der Zulassung preußischer Konsuln in den niederländischen Kolonien vom 16. Juni 1856 (Pr. G. S. S. 710 ff.), ausgedehnt auf die Konsuln des Deutschen Reiches durch die Deklaration vom 11. Januar 1872 (R. G. Bl. S. 67 ff.).

19) Der Handelsvertrag zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn vom 23. Mai 1881 (R. G. Bl. S. 123 ff.).

20) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen und den übrigen Staaten des Zollvereins einerseits und dem

Freistaate Paraguay andererseits vom 1. August 1860 (Pr. G. S. 1862, S. 95 ff.).

21) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Persien vom 11. Juni 1873 (R. G. Bl. S. 351 ff.).

22) Der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Portugal vom 2. März 1872 (R. G. Bl. S. 254 ff.).

23) Die Handelskonvention zwischen Deutschland und Rumänien vom 14. November 1877 (R. G. Bl. 1881, S. 199 ff.).

24) Der Konsularvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland vom 8. Dezember/26. November 1874 (R. G. Bl. 1875, S. 145 ff.).

25) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und dem Zollverein einerseits und dem Freistaate Salvador andererseits vom 13. Juni 1870 (R. G. Bl. 1872, S. 377 ff.).

26) Der Freundschaftsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Samoa vom 24. Januar 1879 (R. G. Bl. 1881, S. 29 ff.).

27) Der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen einerseits und Schweden und Norwegen andererseits vom 14. März 1827 (Pr. G. S. S. 39 ff.); ferner die Handels- und Schifffahrtsverträge Mecklenburg-Schwerins mit Schweden und Norwegen vom 10. Oktober 1846 (Meckl. Schwer. offiz. Wochenbl. 1847, Nr. 2) und Lübecks mit Schweden und Norwegen vom 14. September 1852 (Lüb. V. 1853, Nr. 3).

28) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zollvereins und den Großherzogthümern Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz einerseits und dem Königreiche Siam andererseits vom 7. Februar 1862 (Pr. G. S. 1864, S. 717 ff.); ferner die von den Freien Hansestädten mit Siam abgeschlossenen Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträge vom 25. Oktober 1858 (Brem. G. Bl. 1861, Nr. 24; Hamb. V. 1861, Nr. 105 und Lüb. V. 1861, Nr. 25).

29) Die Konsularkonvention zwischen dem Norddeutschen Bunde und Spanien vom 22. Februar 1870 (R. G. Bl. S. 99 ff.), übertragen auf das Deutsche Reich mittels Konsularkonvention vom 12. Januar 1872 (R. G. Bl. S. 211 ff.), und der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Spanien vom 12. Juli 1883 (R. G. Bl. S. 307 ff.); ferner das Protokoll zur Regelung des Handels- und Schifffahrtsverkehrs im Sulu-Archipel, vereinbart zwischen den Bevollmächtigten des Deutschen Reiches, Spaniens und Großbritanniens vom 11. März 1877 (R. G. Bl. S. 271 ff.).

30) Der Freundschaftsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Tonga vom 1. November 1876 (R. G. Bl. 1877, S. 517 ff.).

31) Der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen und den übrigen Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins einerseits und der Türkei andererseits vom 20. März 1862 (Pr. G. S. 1863, S. 169 ff.); ferner zwischen den Freien Hansestädten und der Ottomanischen Pforte vom 27. September 1862 (Brem. G. Bl. 1863, Nr. 8; Hamb. V. 1863, Nr. 8; Lüb. V. 1863, Nr. 9).

32) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins einerseits und der Orientalischen Republik del Uruguay andererseits vom 23. Juni 1856 (Pr. G. S. 1857, S. 457 ff.).

33) Der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 1. Mai 1828 (Pr. G. S. 1829, S. 25); ferner die Konsularkonvention zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten vom 11. Dezember 1871 (R. G. Bl. 1872, S. 95 ff.).

34) Der Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen den Freien Hansestädten und Zanzibar vom 13. Juni 1859 (Brem. G. Bl. 1861, Nr. 4; Hamb. V. 1861, Nr. 12; Lüb. V. 1861, Nr. 3).

II. Die Punkte, über welche in diesen Vereinbarungen namentlich Festsetzungen getroffen sind, betreffen folgende Verhältnisse:[1])

1) Gegenseitige Zulassung der Schiffe des einen kontrahirenden Theiles in den Häfen des anderen Theiles, beziehungsweise Einschränkungen nach dieser Richtung hin.

2) Gewährung des Asylrechts in besonderen Fällen, namentlich bei Seenoth; Schutz bei Strandungen und Assistenz in Havariefällen.

3) Die Befugniß zum Betriebe der Küstenfrachtfahrt, welche in der Regel den Schiffen des anderen Theiles nicht eingeräumt ist. S. § 54.

4) Gegenseitige Anerkennung der Nationalität der Schiffe nach Maßgabe der Gesetze des Landes, dessen Flagge sie führen.

5) Behandlung der Schiffe des einen kontrahirenden Theiles in den Häfen des anderen, namentlich bezüglich der Abgaben, des Ein- und Ausklarirens, des Löschens und Ladens, nach bestimmten Regeln beziehungsweise nach dem Meistbegünstigungsverhältniß.

6) Die Jurisdiktions- und polizeilichen Rechte über die Schiffsbesatzungen; Vorbehalt bezüglicher Befugnisse für die Konsuln. S. § 42.

[1]) Es muß darauf verzichtet werden, auf den Inhalt der einzelnen Verträge näher einzugehen.

7) Auslieferung desertirter Schiffsmannschaften. S. § 42.

8) Embargo und Angarien.

9) Zulassung von Kriegsschiffen.

10) In einzelnen Verträgen sind auch die für den Fall eines Krieges des einen oder des anderen Theiles mit einer dritten Macht beziehungsweise zwischen den beiden kontrahirenden Theilen zu beobachtenden Normen über Prisenrecht, Blockade, Kriegskontrebande und Visitationsrecht festgesetzt.

§ 80.
Anderweite internationale Vereinbarungen.

I. Der Vertrag zwischen Preußen, Oesterreich, Großbritannien und Rußland wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern vom 20. Dezember 1841 (Pr. G. S. 1844, S. 371 ff.). Durch Uebereinkommen zwischen dem Deutschen Reiche und Großbritannien vom 29. März 1879 (R. G. Bl. 1880, S. 100 ff.) ist dieser Vertrag mit einer Modifikation auf das Deutsche Reich übertragen; diese Uebereinkunft ist nach Zustimmung der Regierungen von Oesterreich-Ungarn und Rußland ratifizirt worden.

Der wesentliche Inhalt läßt sich dahin zusammenfassen:

1) Der Handel mit Negern ist untersagt und wird als Seeräuberei angesehen. Jedes Schiff, welches diesen Handel zu treiben versucht, verliert dadurch das Recht auf den Schutz der Nationalflagge.

2) Die mit den vorgeschriebenen Vollmachten und Ordres versehenen Kriegsschiffe der kontrahirenden Theile haben das Recht, ein jedes dem einen oder dem anderen der letzteren angehörige Kauffahrteischiff zu durchsuchen, welches nach begründeten Anzeigen verdächtig ist, sich mit dem Negerhandel zu befassen, oder für diesen Zweck ausgerüstet zu sein, oder sich mit diesem Handel während der Fahrt, auf welcher es von den gedachten Kreuzern angetroffen wird, befaßt zu haben; die Kreuzer sind befugt, solche Schiffe in Beschlag zu nehmen und, behufs Ueberweisung vor Gericht, wegzusenden oder mit sich fortzuführen. Das gegenseitige Durchsuchungsrecht soll auf dem Mittelländischen Meere nicht ausgeübt werden; vielmehr soll das Meergebiet, auf welches die Ausübung des in Rede stehenden Rechts beschränkt wird, folgende Grenzen haben: im Norden den 32. Grad nördlicher Breite; im Westen die östliche Küste Amerikas, von dem Punkte an, wo der 32. Grad nördlicher Breite diese Küste berührt, bis zum 45. Grade südlicher Breite; im Süden den 45. Grad südlicher Breite, von dem Punkte an, wo dieser Breitengrad die östliche Küste Amerikas berührt, bis zum



80. Grade östlicher Länge, vom Meridiane von Greenwich gerechnet; und im Osten denselben Längengrad von dem Punkte an, wo er von dem 45. Grade südlicher Breite durchschnitten wird, bis zur Küste von Ostindien.

Das in Rede stehende Durchsuchungsrecht darf gegen Kauffahrteischiffe, welche unter Convoi eines Kriegsschiffes fahren, nicht ausgeübt werden; liegt Grund zu dem Verdachte vor, daß solche Kauffahrteischiffe sich mit dem Negerhandel befassen oder dazu ausgerüstet sind, so ist die Durchsuchung dem Begleitschiffe zu überlassen.

3) Für die Durchsuchung, Beschlagnahme und Ablieferung der beschlagnahmten Schiffe an die zuständigen Behörden sind besondere Instruktionen erlassen.

4) Der Verdacht gegen ein Kauffahrteischiff, sich mit dem Negerhandel befaßt zu haben oder dafür ausgerüstet zu sein, soll, unter Vorbehalt des Gegenbeweises, als begründet erachtet werden, wenn das Schiff mit gewissen, in dem Vertrage näher bezeichneten Einrichtungen und Ausrüstungen versehen ist; wird der Gegenbeweis nicht klar erbracht, so soll das Schiff nebst Inventarium und Ladung als gute Prise kondemnirt und gegen den Schiffer, die Mannschaft sowie deren Mitschuldige nach den Gesetzen des Landes, welchem das Schiff angehört, verfahren werden. Das kondemnirte Schiff wird verkauft und der Erlös zur Disposition des Staates gestellt, welchem der Kreuzer, der die Prise gemacht hat, angehört; den beiden betheiligten Staaten ist das Vorkaufsrecht für den Dienst in ihrer Kriegsmarine vorbehalten; der Regierung, deren Kreuzer die Beschlagnahme ausgeführt hat, steht hierbei das Vorzugsrecht zu. Hat sich der Verdacht als unbegründet erwiesen, so wird das Schiff freigegeben und beziehungsweise den Interessenten Schadenersatz geleistet und zwar seitens der Regierung des Staates, welchem der Kreuzer angehört.

5) Die an Bord der beschlagnahmten Schiffe vorgefundenen Sklaven werden unverzüglich freigegeben.

6) Deutsche Schiffe, welche durch die Kreuzer der anderen vertragschließenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Cuxhaven zu führen und durch die dortigen Behörden der Jurisdiktion desjenigen deutschen Staates zu überliefern, welchem der Heimathshafen des Schiffes angehört. Wenn aber an Bord eines solchen deutschen Schiffes im Augenblicke seiner Beschlagnahme Sklaven vorgefunden werden, so ist das Schiff zuvörderst, um die Sklaven abzusetzen, in denjenigen Hafen zu führen, wohin

es, wenn es unter englischer Flagge gefahren wäre, geführt worden sein würde, um vor Gericht gestellt zu werden. Demnächst ist das Schiff nach Cuxhaven zu führen und der zuständigen deutschen Jurisdiktion zu überliefern.

Die Ausübung der internationalen Polizei im Sinne des Vertrages erfolgt von jeher nur durch Kreuzer der Großbritannischen Kriegsmarine, in Gemäßheit der denselben ertheilten Vollmachten und Ordres.

II. Der Pariser Friedensvertrag vom 30. März 1856 (Pr. G. S. S. 557 ff.) enthält, zum Theil im Anschluß an die zwischen Preußen, Oesterreich, Rußland, Frankreich, Großbritannien und der Pforte zu London abgeschlossene Konvention vom 13. Juli 1841, mehrere für den Seeverkehr im Schwarzen Meere und für die Passage durch den Bosporus und die Dardanellen wichtige Festsetzungen. Die bezüglichen Stipulationen sind wesentlich modifizirt durch den Londoner Vertrag vom 13. März 1871 (R. G. Bl. S. 104 ff.), in welchem jedoch die Freiheit des Seehandelsverkehrs im Schwarzen Meere für die Kauffahrteischiffe aller Nationen aufrecht erhalten wird. Gleichfalls ist durch die Verträge von 1856 und 1871, in Verbindung mit der Schifffahrtsakte für die Donaumündungen vom 2. November 1865, das Schifffahrtsrecht für diese Gewässer geregelt.[1])

III. Von hoher Bedeutung für den Seeverkehr in Kriegszeiten ist die Pariser Deklaration vom 16. April 1856, betreffend das Seekriegsrecht, eine Kollektiverklärung, abgegeben von den Bevollmächtigten zum Pariser Friedenskongresse Namens der Vertragsmächte Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien, Rußland, Sardinien und der Pforte zur Beseitigung der auf diesem Gebiete herrschenden Ungewißheit und der daraus erwachsenen Mißstände, dahin lautend:

1) Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft.

2) Die neutrale Flagge deckt das feindliche Gut, mit Ausnahme der Kriegskontrebande.

3) Neutrales Gut unter feindlicher Flagge, mit Ausnahme der Kriegskontrebande, darf nicht mit Beschlag belegt werden.

4) Die Blockaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, wirksam sein, das heißt, durch eine Streitmacht aufrecht erhalten werden, welche hinreicht, um den Zugang zur Küste des Feindes wirklich zu verhindern.

---

[1]) Näheres hierüber s. Perels, intern. Seerecht, § 5, VI.

Für Preußen ist die Genehmigung und Publikation erfolgt durch Königliche Verordnung vom 12. Juni 1856 (G. S. S. 585 ff.); der vormalige Deutsche Bund und die deutschen Einzelstaaten sind beigetreten, ingleichen sämmtliche größeren Seemächte, mit Ausnahme von Spanien, den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Mexiko, welchen gegenüber mithin die Deklaration nicht verbindlich ist.[1])

IV. Die von dem Deutschen Reiche mit fremden Seestaaten abgeschlossenen Auslieferungsverträge enthalten die reziproke Verpflichtung zur Auslieferung auch wegen gewisser, maritime Verhältnisse berührender schwerer Strafthaten unter den für Auslieferungen generell geltenden Voraussetzungen und Modalitäten. Es kommen hier namentlich in Betracht: Vorsätzliche rechtswidrige Zerstörung eines Schiffes, vorsätzlich bewirkte Strandung eines Schiffes, gewaltsamer Widerstand gegen den Schiffsführer im Komplott; ingleichen die Theilnahme an diesen Verbrechen und der Versuch derselben, soweit letzterer nach der Gesetzgebung der kontrahirenden Theile mit Strafe bedroht ist.[2])

---

1) Spezielles Verzeichniß s. in der Bek. vom 3. November 1858 (Pr. G. S. S. 568).

2) Im wesentlichen übereinstimmende Festsetzungen in diesem Sinne enthalten die Auslieferungsverträge mit Italien vom 31. Oktober 1871 (R. G. Bl. S. 446 ff.), Art. 1 Nr. 23 und Schlußalinea; mit Belgien vom 24. Dezember 1874 (R. G. Bl. 1875, S. 73 ff.), Art. I Nr. 31 und Art. 2; mit Schweden und Norwegen vom 19. Januar 1878 (R. G. Bl. S. 110 ff.) Art. I Nr. 28; mit Spanien vom 2. Mai 1878 (R. G. Bl. S. 213 ff.), Art. I Nr. 31 und Art. II; mit Uruguay vom 12. Februar 1880 (R. G. Bl. 1883, S. 287 ff.), Art. I Nr. 31 und Art. II. In dem Auslieferungsvertrage mit Großbritannien vom 14. Mai 1872 (R. G. Bl. S. 299 ff.) Art. II. Nr. 16 bis 18 wird die Verpflichtung zur Auslieferung wegen folgender Strafthaten festgesetzt: Vorsätzliche Versenkung oder Zerstörung eines Schiffes zur See oder Versuch dieses Verbrechens, Angriffe auf Personen am Bord eines Schiffes auf hoher See in der Absicht zu tödten oder eine schwere Körperverletzung zu verüben und Widerstand mit Thätlichkeiten (revolt.) gegen den Schiffsführer an Bord eines Schiffes auf hoher See, wenn dieser von zwei oder mehreren Personen verübt wird, oder Verschwörung zu einem solchen Widerstande; ingleichen die Theilnahme an einer der bezeichneten Strafthaten, sofern diese nach der Gesetzgebung beider kontrahirenden Theile mit Strafe bedroht ist. In dem Vertrage mit Brasilien vom 17. September 1877 (R. G. Bl. 1878, S. 293 ff.), Art. I Nr. 17 werden neben vorsätzlich und rechtswidrig bewirkter Zerstörung oder Strandung eines Schiffes als solche Handlungen aufgeführt: Röthigung des Schiffsführers oder eines anderen Vorgesetzten zur Vornahme oder zur Unterlassung einer dienstlichen Verrichtung durch Gewalt oder durch Bedrohung mit Gewalt

V. Sonstige internationale Vereinbarungen auf diesem Gebiete, insbesondere diejenigen über die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe, über die Fürsorge für Hinterlassenschaften von Seeleuten 2c. sind bereits im Laufe der Darstellung berücksichtigt worden.

---

oder durch Verweigerung der Dienste, sowie Widerstand durch Gewalt oder durch Bedrohung mit Gewalt gegen den Schiffsführer oder einen anderen Vorgesetzten, oder thätlicher Angriff gegen dieselben, sofern die Handlung von mehreren Schiffsleuten auf Verabredung gemeinschaftlich begangen ist; ferner jede sonstige Handlung, welche nach den brasilianischen Gesetzen als Piraterie strafbar ist, sofern sie auch nach den Gesetzen des Deutschen Reiches mit Strafe bedroht ist.

Anlagen.

Anlage A.

Die Schiffsvermessungs- und Schiffsvermessungs-Revisions-Behörden.

(Handbuch für die Deutsche Handelsmarine, 1883, S. 34 bis 36.)

	Vermessungsbehörde	Revisionsbehörden
	A. In Preußen.	
	I. Im Bezirke der Provinzial-Steuerdirektion zu Königsberg.	
1	Hauptzollamt Memel	Der Regierungs-Präsident zu Königsberg.
2	" Pillau	
3	Hauptsteueramt Königsberg	
	II. Im Bezirke der Provinzial-Steuerdirektion zu Danzig.	
4	Hauptzollamt Danzig	Der Regierungs-Präsident zu Danzig.
5	Hauptsteueramt Elbing	
	III. Im Bezirke der Provinzial-Steuerdirektion zu Stettin.	
6	Hauptsteueramt Stettin	Der Regierungs-Präsident zu Stettin.
7	Steueramt Anklam	
8	" Ueckermünde	
9	Hauptzollamt Swinemünde	
10	" Kolbergermünde	Der Regierungs-Präsident zu Köslin.
11	" Stolpmünde	
12	" Stralsund (zugleich für die Werft in Seedorf)	Der Regierungs-Präsident zu Stralsund.
13	" Wolgast	
14	Nebenzollamt I Greifswald	
15	Steueramt Barth (zugleich für die Werften in Damgarten, Zingst, Wieck a. D., Prerow und Fuhlendorf)	
	IV. Im Bezirke der Provinzial-Steuerdirektion zu Altona.	
16	Hauptzollamt Hadersleben	Bezirks-Regierung zu Schleswig.
17	Nebenzollamt I Apenrade	
18	Hauptsteueramt Flensburg	
19	Nebenzollamt I Kappeln	
20	" Eckernförde	
21	Hauptsteueramt Kiel	
22	Nebenzollamt I Heiligenhafen	
23	Hauptzollamt Neustadt	
24	Hauptzollamt Tönning	
25	Steueramt Rendsburg	

	Vermessungsbehörden	Revisionsbehörden
26	Nebenzollamt I Brunsbüttel	Bezirks-Regierung zu Schleswig.
27	" Wewelsfleth	
28	" Wilster	
29	Hauptzollamt Itzehoe	
30	Nebenzollamt I Glückstadt	
31	" Elmshorn	
32	" Uetersen	
33	Hauptzollamt Altona (zugleich für Ottensen) .	
	V. Im Bezirke der Provinzial-Steuerdirektion zu Hannover.	
34	Hauptzollamt Harburg	Landdrostei zu Lüneburg
35	Nebenzollamt II Cranz	Landdrostei zu Stade.
36	" Lühe	
37	Hauptsteueramt Stade	
38	Nebenzollamt I Freiburg	
39	Hauptzollamt Geestemünde	
40	Nebenzollamt I Rönnebeck	
41	" Vegesack (für die benachbarten preußischen Gebietstheile Grohn, Fähr u. s. w.	
42	Nebenzollamt I Karolinensiel	Landdrostei zu Aurich.
43	" Norden	
44	Hauptzollamt Emden	
45	Ober-Steuerkontroleur zu Aurich (für die auf den ostfriesischen Fehnen im Binnenlande erbauten Schiffe)	
46	Hauptzollamt Leer	
47	Nebenzollamt I Papenburg	
	B. In Mecklenburg-Schwerin.	
48	Schiffsvermessungsbehörde zu Rostock	Revisionsbehörde zu Rostock.
49	" zu Wismar . . .	Magistrat zu Wismar.
	C. In Oldenburg.	
50	Vermessungsbehörde zu Elsfleth	Abtheilung für Vermessungssachen beim Departement des Innern des Großherzoglichen Staatsministeriums zu Oldenburg
51	" I zu Brake	
52	" II zu Brake	
53	" zu Varel	
54	" zu Hooksiel	
55	" zu Barssel	
56	" zu Oldenburg	
	D. In Lübeck.	
57	Schiffsvermessungsbehörde zu Lübeck	Steuerbehörde zu Lübeck.
	E. In Bremen.	
58	Schiffsvermessungsamt zu Bremerhaven . . .	Regierungskanzlei zu Bremen.
	F. In Hamburg.	
59	Vermessungsbehörde zu Hamburg	Revisionsbehörde zu Hamburg.
60	" zu Cuxhaven	

Anlage B.

Formulare zu Meßbriefen.

(R. G. Bl. 1872, S. 281 ff.)

Formular A.
(Für Segelschiffe mit Deck.)

Deutsches Reich.

(Kaiserliches Wappen.)

Schiffs-Meßbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß das Segelschiff, mit Namen .... und mit dem Unterscheidungs-Signal ...., unter .... Flagge, welches seinen Heimathshafen in .... hat und vom Schiffer .... geführt ...., auf Grund der Schiffs-Vermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt S. 270) nach dem vollständigen Verfahren vermessen worden ist.

Das Schiff ist von .... zu .... im Jahre 18 . erbaut worden. Das Haupt-Baumaterial besteht aus .... Ueber dem Vermessungsdeck befinde sich .... Deck .. Auf dem obersten Deck sind Aufbauten angebracht. Die Form des Hecks ist .... Der äußere Schiffsboden ist .... Das Schiff hat Mast und ist als .... getakelt.

Die Länge des Schiffes zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens unter dem Bugspriet bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem obersten festen Deck beträgt . . . . Meter.

Die größte Breite des Schiffes zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer beträgt . . . . "

Die Tiefe des Schiffsraumes zwischen der Oberkante des obersten festen Decks und der Oberkante der Binnenbords-Bekleidung neben dem Kiel im mittelsten Querschnitt beträgt . . . . "

Die Größe der Schiffsräume beträgt im Einzelnen:

		Kubikmeter	Britische Register-Tons
a. Raum unter dem Vermessungsdeck		....	....
b. Räume über dem Vermessungsdeck	.... Zwischendeck-R	....	....
	.... Hütte	....	....
	.... Back	....	....
	.... sonstige Aufbauten .	....	....
Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes beträgt somit .		....	....
Hiervon geh.... ab d.... Logis r........ der Schiffsmannschaft, welche ... sich .... befinde		....	....
Mithin beträgt der Netto-Raumgehalt des Schiffes		....	....

in Worten: .... Kubikmeter gleich .... britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu .... am ... ten .... 18.... beendete Vermessung wird dieser Meßbrief ausgefertigt.

............, den ... ten .... 18...

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular B.
(Für Dampfschiffe mit Deck.)

Deutsches Reich.

(Kaiserliches Wappen.)

Schiffs-Meßbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß das .... Dampfschiff, mit Namen .... und mit dem Unterscheidungs-Signal ...., unter .... Flagge, welches seinen Heimathshafen in .... hat und vom Schiffer .... geführt ...., auf Grund der Schiffs-Vermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt S. 270) nach dem vollständigen Verfahren vermessen worden ist.

Das Schiff ist von .... zu .... im Jahre 18 .. erbaut worden. Das Haupt-Baumaterial besteht aus .... Ueber dem Vermessungsdeck befinde.. sich .... Deck .. Auf dem obersten Deck sind .... Aufbauten angebracht. Die Form des Hecks ist .... Der äußere Schiffsboden ist .... Das Schiff hat .... Dampfmaschinen-Schornstein .., ... Mast ... und ist als .... getakelt.

Die Länge des Schiffes zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens unter dem Bugspriet bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem obersten festen Deck beträgt . . . . Meter.

Die größte Breite des Schiffes zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer beträgt . . . . „

Die Tiefe des Schiffsraumes zwischen der Oberkante des obersten festen Decks und der Oberkante der Binnenbords-Bekleidung neben dem Kiel im mittelsten Querschnitt beträgt . . . . „

Die Länge des Maschinenraumes, einschließlich der festen Kohlenbehälter, des Schiffes beträgt . . . . „

Die Größe der Schiffsräume beträgt im Einzelnen:

	Kubikmeter	Britische Register-Tons
a. Raum unter dem Vermessungsdeck	....	....
b. Räume über dem Vermessungsdeck . . . . Zwischendeck-R	....	....
.... Hütte	....	....
.... Back	....	....
.... sonstige Aufbauten .	....	....
Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes beträgt somit .	....	....
Hiervon geht ab:		
1) d. Logisra... der Schiffsmannschaft, welche sich .... befinde	....	....
2) d.... Ra , welche von de..... Maschine und de..... Dampfkessel , sowie von de festen Kohlenbehälter eingenommen w..........	....	....
Die Abzüge vom Brutto-Raumgehalt des Schiffes betragen zusammen	....	....
Mithin beträgt der Netto-Raumgehalt des Schiffes .	....	....

in Worten: .... Kubikmeter gleich .... britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu .... am ten .... 18 beendete Vermessung wird dieser Meßbrief ausgefertigt.

............................., den ten .... 18 ..

(Siegel) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular C.
(Für Segelfahrzeuge ohne Deck.)

Deutsches Reich.

(Kaiserliches Wappen.)

Schiffs-Meßbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß das Segelfahrzeug, mit Namen .... und mit dem Unterscheidungs-Signal .... unter .... Flagge, welches seinen Heimathhafen in .... hat und vom Schiffer .... geführt ...., auf Grund der Schiffs-Vermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt S. 270) nach dem vollständigen Verfahren vermessen worden ist.

Das Fahrzeug ist von .... zu .... im Jahre 18 ... ohne festes Deck erbaut worden. Das Haupt-Baumaterial besteht aus .... Die Form des Hecks ist .... Der äußere Schiffsboden ist .... Das Fahrzeug hat .... Mast... und ist als .... getakelt.

Die Länge des Fahrzeuges zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens in der Höhe der Oberkante des obersten Plankenganges beträgt	....	Meter.
Die größte Breite des Fahrzeuges zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen beträgt	....	"
Die nach § 14 der Schiffs-Vermessungs-Ordnung ermittelte Tiefe des Fahrzeuges im mittelsten Querschnitt beträgt	....	"

	Kubikmeter	Britische Register-Tons
Der nach §. 14 der Schiffs-Vermessungs-Ordnung ermittelte Brutto-Raumgehalt des Fahrzeuges beträgt	....	....
Hiervon geh ab d ..... Logisr .... der Schiffsmannschaft, welche ... sich .... befinde	....	....
Mithin beträgt der Netto-Raumgehalt des Fahrzeuges	....	....

in Worten: .... Kubikmeter gleich .... britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu .... am ten .... 18 .... vorgenommene Vermessung wird dieser Meßbrief ausgefertigt.

.............................., den ... ten .... 18.....

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular D.
(Für Dampffahrzeuge ohne Deck.)

Deutsches Reich.

(Kaiserliches Wappen.)

Schiffs-Meßbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß das Dampffahrzeug, mit Namen .... und mit dem Unterscheidungs-Signal ...., unter .... Flagge, welches seinen Heimathshafen in .... hat und vom Schiffer .... geführt ...., auf Grund der Schiffs-Vermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt S. 270) nach dem vollständigen Verfahren vermessen worden ist.

Das Fahrzeug ist von .... zu .... im Jahre 18.. ohne festes Deck erbaut worden. Das Haupt-Baumaterial besteht aus .... Die Form des Hecks ist .... Der äußere Schiffsboden ist .... Das Fahrzeug hat .... Dampfmaschinen-Schornstein..., ... Mast.. und ist als .... getakelt.

Die Länge des Fahrzeuges zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens in der Höhe der Oberkante des obersten Plankenganges beträgt	....	Meter.
Die größte Breite des Fahrzeuges zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen beträgt	....	"
Die nach § 14 der Schiffs-Vermessungs-Ordnung ermittelte Tiefe des Fahrzeuges im mittelsten Querschnitt beträgt . . .	....	"
Die Länge des Maschinenraumes, einschließlich der festen Kohlenbehälter, des Fahrzeuges beträgt	....	"

	Kubikmeter	Britische Register-Tons
Der nach § 14 der Schiffs-Vermessungs-Ordnung ermittelte Brutto-Raumgehalt des Fahrzeuges beträgt .	....	....
Hiervon geht ab:		
1) d... Logisra....... der Schiffsmannschaft, welche sich .... befinde	....	....
2) d.. Ra......, welche.. von de.. Maschine.. und de.. Dampfkessel.., sowie von de.... festen Kohlenbehälter..... eingenommen w............	....	....
Die Abzüge vom Brutto-Raumgehalt des Fahrzeuges betragen zusammen	....	....
Mithin beträgt der Netto-Raumgehalt des Fahrzeuges	....	....

in Worten .... Kubikmeter
gleich .... britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu .... am ... ten .... 18 .. vorgenommene Vermessung wird dieser Meßbrief ausgefertigt.

..................., den ... ten .... 18 ..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular E.
(Für Segel- und Dampfschiffe.)

Deutsches Reich.

(Kaiserliches Wappen.)

Interimistischer Schiffs-Meßbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß das Schiff, mit Namen .... und mit dem Unterscheidungs-Signal ...., unter .... Flagge, welches seinen Heimathshafen in .... hat und vom Schiffer .... geführt wird, auf Grund der Schiffs-Vermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt S. 270) nach dem abgekürzten Verfahren vermessen worden ist.

Das Schiff ist von .... zu .... im Jahre 18 .. erbaut worden. Das Hauptbaumaterial besteht aus .... Auf dem obersten Deck sind ... Aufbauten angebracht. Die Form des Hecks ist .... Der äußere Schiffsboden ist .... Das Schiff ist ein .... schiff, hat ... Dampfmaschinen-Schornstein, ... Mast ... und ist als .... getakelt.

Die Länge des Schiffes zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens unter dem Bugspriet bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem obersten festen Deck beträgt . . . . Meter.

Die größte Breite des Schiffes zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer beträgt . . . . "

Der nach § 12 der Schiffs-Vermessungs-Ordnung ermittelte Umfang des Schiffes in der Außenfläche der Außenbords-Bekleidung beträgt . . . . "

Die Länge des Maschinenraumes, einschließlich der festen Kohlenbehälter, des Schiffes beträgt . . . . "

Die Größe der Schiffsräume beträgt im Einzelnen:

	Kubikmeter	Britische Register-Tons
a. Raum unter dem obersten Deck	....	....
b. Räume über dem obersten Deck . . . { .... Hütte	....	....
.... Back	....	....
.... sonstige Aufbauten .	....	....
Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes beträgt .	....	....
Hiervon geht ab: 1) d.... Logisra........... der Schiffsmannschaft, welche... sich .... befinde	....	....
2) d.... Ra................, welche... von de Maschine und den .... Dampfkessel , sowie von de...... festen Kohlenbehälter... eingenommen w................	....	....
D.... Abz...... vom Brutto-Raumgehalt des Schiffes betr..	....	....
Mithin beträgt der Netto-Raumgehalt des Schiffes	....	....

in Worten: .... Kubikmeter
gleich .... britischen Register-Tons

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu .... am ....ten .... 18... beendete Vermessung wird dieser interimistische Meßbrief mit dem Bemerken ausgefertigt, daß die Vermessung nach dem vollständigen Verfahren nicht vorgenommen werden konnte, weil ....

.... , den ... ten .... 18...

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Anlage C.

Formular zum Meßbrief für die Fahrt durch den Suezkanal.

(R. C. Bl. 1879, S. 291 ff.)

Suezkanal.

Schiffs-Meßbrief für die Kanalfahrt.

Deutsches Reich.

Namen des Schiffes.	Unterscheidungs-signal.	(Reichsadler)	Heimaths-hafen.	Im Schiffs-Certifikat angegebener Netto-Raumgehalt in britischen Register-Tons	Im Schiffs-Certifikat angegebener Brutto-Raumgehalt in britischen Register-Tons

Nähere Angaben über den Raumgehalt des obengenannten Schiffes für die Fahrt durch den Suezkanal.

Die den Brutto-Raumgehalt bildenden Schiffsräume umfassen im Einzelnen:	Kubikmeter (cbm)	Kubikmeter (cbm)	Britische Register-Tons
1) Raum unter dem Vermessungsdeck			
2) Raum oder Räume zwischen dem Vermessungsdeck und dem obersten Deck			
3) Gedeckte und geschlossene Räume unter oder in fest angebrachten Aufbauten auf dem obersten Deck, nämlich:			
a. Quarterdeckkajüte oder Achterdeckhütte (Poop)			
b. Back oder Vorderkastell			
c. Raum unter der Brücke			
d. Halbdeckräume oder Deckkajütsräume . . .			
e. Hütten . cbm .. cbm .... cbm .. cbm			
f. Seitenhäuser ... cbm .... cbm ..... cbm ... cbm			
g. Als Rauchzimmer 2c. dienender Theil des Kajüts-Treppenhauses Lg. × Br. × H. = cbm . .			
h. Kombüsen, Kochhäuser, Abtritte und Badezimmer			
i. Ruderhäuser, Navigations- oder Kartenhaus, Kesselhaus für die Hülfsdampfmaschine und andere bei der Navigirung des Schiffes benutzte, geschlossene und gedeckte, Räume . .			
k. Luken und Lukenkappen, nach Abzug von ½ Prozent des Brutto-Raumgehalts .... cbm .... cbm ... cbm .... cbm ... cbm .. cbm			
Gesammt-Raumgehalt der gedeckten und geschlossenen Räume über dem obersten Deck			

	Kubikmeter (cbm)	Britische Register-Tons
Brutto-Raumgehalt des Schiffes		

In diesen Brutto-Raumgehalt des Schiffes sind nur die nachstehend näher bezeichneten Räume nicht eingeschlossen:

....

....

....

....

Abzüge vom Brutto-Raumgehalt. — Kubikmeter (cbm)

(1.) Logis der Schiffsmannschaft:*
Seeleute ... cbm, Heizer .... cbm, Quartiermeister .... cbm
Oberheizer ... cbm, ... cbm, ... cbm

(2.) Logis der Schiffsoffiziere:†
Erster Steuermann .... cbm, Zweiter Steuermann ... cbm,
Dritter Steuermann ... cbm . . . .
Erster Maschinist .... cbm, Zweiter Maschinist ...... cbm,
Dritter Maschinist .... cbm . . . .
Bootsmann .... cbm, Zimmermann .... cbm . . .

(3.) Kombüsen, Kochhäuser und Abtritte, ausschließlich zum Gebrauche der Schiffsmannschaft:

Lg. Br. H. — Lg. Br. H. — Lg. Br. H.
Auf Deck × × = cbm, × × = cbm, × × = cbm,
× × = cbm . . . .
Anderwärts × × = cbm, × × = cbm, × × = cbm,
× × = cbm . . . .

(4.) Gedeckte und geschlossene Räume auf dem obersten Deck, welche zur Navigirung des Schiffes benutzt werden:
(a) Navigations- oder

Lg. Br. H. — Lg. Br. H.
Kartenhaus × × = cbm, Ausguckhaus × × = cbm,
Signalhaus × × = cbm . . . .
Ruderhaus × × = cbm, ... × × = cbm,
. . . . × × = cbm . . . .

Lg. Br. H.
(b) Arzt-Kajüte × × = cbm . . . . .
c) Offizier-Speisezimmer × × = cbm . . . . .
(d) Deckoffizier-Speisezimmer × × = cbm . . . . .
(e) Badezimmer × × = cbm . . . . .

Gesammtabzug für ein Segelschiff ‡ . . .

Netto-Raumgehalt, falls das Schiff ein Segelschiff ist . .

	Kubikmeter (cbm)	Britische Register-Tons

Bemerkungen. * Aufwärter, Köche auf Passagier-Dampfschiffen und Dienstboten der Passagiere gehören nicht zur Schiffsmannschaft, für welche Räume in Abzug gebracht werden dürfen.

† In diese Abzugsräume sind die Logisräume des Kapitäns, Arztes, Proviant- und Zahlmeisters, Schreibers ꝛc. nicht eingeschlossen.

‡ Dieser Abzug darf in keinem Falle den zwanzigsten Theil des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes übersteigen und kommt in Wegfall, sobald einer der bezeichneten, an sich abzugsfähigen Räume zur Aufnahme von Vorräthen oder Gütern oder zur Unterbringung oder sonstigen Bequemlichkeit der Passagiere gebraucht wird.

(a) Logirt der Kapitän des Schiffes im Navigations- oder Kartenzimmer, so darf der Abzug für den durch die Karten in Anspruch genommenen Raum 8,49 cbm = 3 Tons nicht übersteigen.

(b) Für die Arzt-Kajüte darf nur dann ein Abzug gemacht werden, wenn ein Arzt sich an Bord befindet.

(c) Es darf in Abzug gebracht werden:

1) Ein Speisezimmer, falls dasselbe zum ausschließlichen Gebrauch für die Schiffsoffiziere und die Maschinisten dient. Der Abzug hierfür darf 11,32 cbm = 4 Tons nicht übersteigen.

2) Ein zweites Speisezimmer, falls dasselbe zum ausschließlichen Gebrauch für den Bootsmann, Zimmermann ꝛc. dient. Der Abzug für dasselbe darf 7,075 cbm = 2½ Tons nicht übersteigen.

Ein Abzug für Offizier- und Maschinisten-Speisezimmer (dessen Höchstbetrag 4 Tons nicht übersteigen darf) ist auf Passagier-Schiffen, an deren Bord sich ein zum Gebrauch für die Passagiere bestimmtes Speisezimmer überhaupt nicht befindet, nicht gestattet.

(d) Ein als Badezimmer eingerichteter Raum wird in Abzug gebracht, wenn sich kein Passagier an Bord befindet und das Badezimmer zum ausschließlichen Gebrauch der Offiziere und Maschinisten dient.

	Kubikmeter (cbm)	Britische Register-Tons
Ein als Badezimmer eingerichteter Raum wird in Abzug gebracht, obwohl sich Passagiere an Bord befinden, sofern das Schiff mehrere dauernd eingerichtete Badezimmer enthält. Es wird dann eines der vorhandenen Badezimmer als zum Gebrauch der Offiziere und Maschinisten bestimmt betrachtet.		
In keinem Falle darf jedoch der als Badezimmer zum ausschließlichen Gebrauch der Offiziere und Maschinisten in Abzug gebrachte Raum 5,66 cbm = 2 Tons übersteigen.		
Jeder Raum, für welchen ein Abzug gemacht ist, muß an gut sichtbarer Stelle mit einer Bezeichnung versehen sein, welche die ausschließliche Bestimmung des Raumes kennzeichnet.		
Räume, denen diese Bezeichnung fehlt, dürfen nicht in Abzug gebracht werden.		
Nehmen die Speise- oder Badezimmer weniger Raum ein, als der unter (c) und (d) bezeichnete Höchstbetrag des gestatteten Abzugs ausmacht, so darf nur der von diesen Zimmern wirklich eingenommene Raum in Abzug gebracht werden.		

Abzüge für Maschinen-, Kessel- und Kohlenraum, falls es sich um ein Dampfschiff handelt.

	Kubikmeter (cbm)
Entweder (1.) bei Schiffen mit festen Kohlenbehältern:	
(a) Maschinenraum nach Vermessung. Mit Einschluß des vom Wellentunnel eingenommenen Raumes, sowie der für die wirksame Thätigkeit der Maschine und Dampfkessel abgeschiedenen Räume . .	
(b) Dauernd hergerichtete Kohlenbehälter nach Vermessung	
Gesammtabzug für Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume** . .	

Netto-Raumgehalt des Dampfschiffes nach wirklicher Vermessung . . . . .

	Kubikmeter (cbm)	Kubikmeter (cbm)	Britische Register-Tons
Oder (2.) nach der Donau-Regel:			
(a) Maschinenraum nach Vermessung. Mit Einschluß des vom Wellentunnel eingenommenen Raumes, sowie der für die wirksame Thätigkeit der Maschine und Dampfkessel abgeschiedenen Räume . .			
(b) In einem Schrauben-Dampfschiff + 75 % des vermessenen Maschinenraumes			
(c) In einem Räder-Dampfschiff + 50 % des vermessenen Maschinenraumes . .			
Gesammtabzug für Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume** . .			
Netto-Raumgehalt des Dampfschiffes nach der Donau-Regel			

** Dieser Abzug darf — den Fall der Vermessung eines Schlepp-Dampfschiffes ausgenommen — die Hälfte des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes nicht übersteigen.

Dies wird auf Grund stattgehabter Vermessung in Gemäßheit der von der internationalen Kommission zur Regelung der Abgaben auf dem Suezkanal angenommenen Regeln hiermit bescheinigt.

. . . ., den . . . . 18 . .

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Anlage D.

Bestimmungen über die Anerkennung der in fremden Schiffspapieren enthaltenen Vermessungsangaben in deutschen Häfen.

1) Bestimmungen, betreffend dänische, österreichisch-ungarische und nordamerikanische Schiffe, vom 21. Dezember 1872 (R. C. Bl. 1873 S. 163, 164).
2) Nachtrag, betreffend österreichisch-ungarische Schiffe (R. C. Bl. 1875 S. 324).
3) Nachtrag, betreffend dänische Schiffe (R. C. Bl. 1879 S. 269).
4) Bestimmungen, betreffend französische und britische Schiffe vom 2. Oktober 1873 (R. C. Bl. S. 310).

5) Bestimmungen, betreffend französische Schiffe, vom 21. März 1883 (R. C. Bl. S. 82).
6) Bestimmungen, betreffend schwedische Schiffe (R. C. Bl. 1878 S. 688).
7) Nachtrag, betreffend schwedische Schiffe, vom 22. Juli 1882 (R. C. Bl. S. 353).
8) Bestimmungen, betreffend chilenische Schiffe, vom 11. Januar 1876 (R. C. Bl. S. 267).
9) Bestimmungen, betreffend norwegische Schiffe, vom 7. April 1876 (R. C. Bl. S. 221).
10) Bestimmungen, betreffend niederländische Schiffe, vom 8. April 1877 (R. C. Bl. S. 184).
11) Bestimmungen, betreffend spanische Schiffe, vom 8. Januar 1880 (R. C. Bl. S. 38).
12) Nachtrag, betreffend spanische Schiffe, vom 24. August 1883 (R. C. Bl. S. 265).
13) Bestimmungen, betreffend russische Schiffe, vom 11. Februar 1882 (R. C. Bl. S. 37).
14) Bestimmungen, betreffend italienische Schiffe, vom 21. April 1883 (R. C. Bl. S. 127), an Stelle der älteren Bestimmungen vom 25. August 1874 (R. C Bl. S. 323).

Anlage E.

Die Schiffsregister-Behörden.

(Handbuch für die Deutsche Handelsmarine, 1883, S. 32—34.)

A. In Preußen.

Die Amtsgerichte zu Memel, Königsberg, Elbing, Danzig, Stettin, Greifswald, Stralsund, Barth, Kiel, Altona, Itzehoe, Schleswig, Flensburg, Harburg und Emden.

B. In Mecklenburg-Schwerin.

Die Schiffsregister-Behörden Rostock und Wismar.

C. In Oldenburg.

Das Großherzoglich oldenburgische Staatsministerium, Departement des Innern zu Oldenburg.

D. In Lübeck.

Die Kammer des Landgerichts für Handelssachen zu Lübeck.

E. In Bremen.

Die Senatskommission für Schifffahrtsangelegenheiten zu Bremen.

F. In Hamburg.

Die Deputation für Handel und Schifffahrt zu Hamburg.

Anlage F.

Anweisung wegen Bezeichnung der Ladungsfähigkeit der im Auslande erworbenen, im Inlande noch nicht vermessenen deutschen Schiffe in den Schiffsregistern und Schiffscertifikaten vom 13. Februar 1874.

(R. C. Bl. 1874, S. 223.)

Zur Sicherung eines möglichst gleichmäßigen Verfahrens bei Eintragung der Angaben über die Ladungsfähigkeit der im Inlande noch nicht vermessenen deutschen Schiffe in die Schiffsregister und Schiffscertifikate sind die deutschen Schiffsregister-Behörden in übereinstimmender Weise wie folgt instruirt worden:

In Fällen, in welchen ein im Inlande noch nicht vermessenes Schiff, dessen Ladungsfähigkeit nicht nach „Kubikmetern und Registertons Netto-Raumgehalt", sondern nach anderen in den Schiffsvermessungsangaben fremder Seestaaten enthaltenen Maßeinheiten angegeben ist, zur Eintragung in das Schiffsregister gelangt, hat die Schiffsregister-Behörde die nach den fremden Maßeinheiten gemachte Schiffsgrößenangabe in „Kubikmeter" und „Registertons" Netto-Raumgehalt umzurechnen, und dementsprechend den betreffenden Eintragungsvermerk in dem Schiffsregister und in dem Schiffscertifikat nach Anleitung des folgenden Beispiels dahin zu fassen:

Vermessen zu .... finnischen schweren Lasten (gleich ungefähr .... Kubikmeter oder ungefähr .... Registertons Netto-Raumgehalt).

Die Umrechnung ist nach dem nachstehend abgedruckten Verzeichniß von Reduktionsfaktoren zu bewirken. Bei derselben sind die in die Klammer des Eintragungsvermerks zu setzenden Zahlen der Kubikmeter und der Registertons in der Weise abzurunden, daß Bruchtheile von 0,5 und darüber als voll gerechnet, Bruchtheile unter 0,5 nicht in Betracht gezogen werden.

Verzeichniß

von Reduktionsfaktoren für die Umrechnung der in den Schiffsvermessungs-Angaben fremder Seestaaten enthaltenen Maßeinheiten in „Kubikmeter" und „Registertons" Netto-Raumgehalt.

Laufende Nummer	Namen der Seestaaten	Bezeichnung der Maßeinheiten	Reduktionsfaktoren für die Umrechnung der Maßeinheiten in Kubikmeter Netto-Raumgehalt	Reduktionsfaktoren für die Umrechnung der Maßeinheiten in Registertons Netto-Raumgehalt
1	Argentinische Republik	Tonelada (2000 Libras)	1,95	0,69
2	Belgien	Tonneau (1000 Kilogramm)	2,83	1
3	Brasilien	Tonelada (13 1/2 Quintales)	1,68	0,59
4	Dänemark	Kommerzlast (5200 Pfund)	5,52	1,95
5	Frankreich	Tonneau de Mer (1000 Kilogramm)	2,83	1
6	Griechenland	Schiffstonne (10 Talent)	3,18	1,12
7	Italien	Tonnellata (1000 Kilogramm)	2,75	0,97
8	Mexiko	Tonelada (2000 Libras)	1,95	0,69
9	Niederlande	Tonne / Schiffstonne / Seetonne (1000 Kilogramm)	2,12	0,75
10	"	Last / Schiffslast (4000 Amsterd. Pfund)	4,19	1,48
11	Norwegen	Kommerzlast (165 Norweg. Kubikfuß)	5,89	2,08
12	Oesterreich-Ungarn	Tonne (20 Zentner)	2,37	0,84
13	Portugal	Tonelada (1000 Kilogramm)	2,37	0,84
14	Rußland	Last (120 Pud)	4,15	1,46
15	"	Finnische schwere Last (5760 Pfund)	5,19	1,83
16	Schweden	Nyläst (100 schwedische Zentner)	8,98	3,17
17	"	Schwere Last / Last (57,6 schwedische Zentner)	5,17	1,825
18	Spanien	Tonelada (1000 Kilogramm)	2,83	1,
19	Vereinigte Staaten von Amerika	Ton (100 Kubikfuß)	2,75	0,97
		Brutto-Raumgehalt	für Segelschiffe	
			1,98	0,70
			für Dampfschiffe	

Anlage 6.

Formular zum Schiffs-Certifikat.

1. Seite.

Deutsches Reich.

Unterscheidungs-Signal: **(Reichsadler.)**

Schiffs-Certifikat.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß in das von derselben kraft gesetzlicher Anordnung geführte Schiffsregister

das Schiff ....

unter Nr. auf Grund glaubhafter Nachweisungen am ....

18 eingetragen ist wie folgt:

1. Namen des Schiffes: ....
2. Gattung: ....
3. Größe und Ladungsfähigkeit: ....

Die Vermessung erfolgte auf Grund der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt S. 270) nach dem .... Verfahren und beträgt:

	Kubik-Meter	Britische Register-Tons
....	....	....
....	....	....
....	....	....
....	....	....
....	....	....
Brutto-Raumgehalt des Schiffes	....	....
....	....	....
....	....	....
....	....	....
Netto-Raumgehalt des Schiffes	....	....

in Worten: .... Kubik-Meter,
gleich: .... britischen Register-Tons.

4. Zeit und Ort der Erbauung: ....
5. Heimathshafen: ....

2. Seite.

6. Eigenthums-Verhältnisse.

Fortlaufende Nummer.	Namen, nähere Bezeichnung und Nationalität der Rheder.	Schiffsparten.	Erwerbsgrund.

Ueber vorstehende Eintragung wird dieses Certifikat ertheilt und zugleich bezeugt, daß dem Schiffe .... das Recht, die Deutsche Flagge zu führen, nebst allen Rechten, Eigenschaften und Privilegien eines Deutschen Schiffes zusteht.

.... den ....ten.................................... 18....

....

....

3. Seite.

Zu Nummer	Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen.

4. Seite.*)

*) In denjenigen Gebietstheilen des Deutschen Reiches, in welchen das Allgemeine Preußische Landrecht gilt, ist diese Seite zur Eintragung von Verpfändungen bestimmt.

Anlage H.

Anweisung, betreffend die Eintragung der nach der Schiffsvermessungsordnung ermittelten Vermessungsergebnisse in die Schiffscertifikat-Formulare, vom 5. Januar 1873.

(R. C. Bl. 1873, S. 156.)

Zur Sicherung eines möglichst gleichmäßigen Verfahrens bei Eintragungen in die Schiffscertifikate, sowie namentlich um die in die Certifikate einzutragenden Ergebnisse der neuen Vermessungen für die Behörden in außerdeutschen Häfen leichter erkennbar zu machen, sind sämmtliche deutschen Schiffsregister-Behörden in übereinstimmender Weise wie folgt instruirt worden:

1) Wird einem nach dem neuen Verfahren vermessenen Schiffe ein neues Certifikat ertheilt, so hat die Eintragung des auf die Größe und Ladungsfähigkeit bezüglichen Inhaltes des Meßbriefes in die auf Seite 1 des neuen Certifikatformulars dazu eingerichtete, mit der Ueberschrift: „3. Größe und Ladungsfähigkeit" versehene Rubrik zu erfolgen. Um die Form der Eintragung ersichtlich zu machen, sind in den Anlagen A. und B. zwei beispielsweise ausgefüllte Formulare beigefügt, von denen das erstere ein nach dem vollständigen Verfahren vermessenes Segelschiff, das andere ein nach dem abgekürzten Verfahren vermessenes Dampfschiff betrifft.

2) Bei denjenigen Schiffen, welche zur Zeit ihrer Vermessung nach dem neuen Verfahren bereits im Besitze eines nach dem bisher gültigen Formular ausgefertigten Certifikats sich befinden, hat die Eintragung des auf die Größe und Ladungsfähigkeit bezüglichen Inhaltes des Meßbriefes unter der Rubrik des Certifikats: „Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen" gleichfalls nach Maßgabe der Anlagen A. und B. zu erfolgen. Zugleich ist aber in der auf Seite 1 des Certifikats enthaltenen, mit der Ueberschrift: „3. Größe und Tragfähigkeit" versehenen Rubrik mit rother Tinte folgender Vermerk einzutragen:

   „Das Schiff ist im Monat ...... 18 .. nach der Schiffs-
   „vermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichsgesetzblatt, S. 270)
   „vermessen. S. Seite ...... des Certifikats."

3) Wird ein Schiff, dessen Certifikat bereits nach den unter Ziffer 1 und 2 gegebenen Bestimmungen ausgefertigt, beziehungsweise ergänzt ist, einer zu einem abweichenden Ergebnisse führenden, wiederholten Vermessung

nach dem neuen Verfahren unterzogen, so ist durch einen in der dritten Rubrik auf der ersten Seite des Certifikats mit rother Tinte einzutragenden wie folgt lautenden Vermerk:

„Das Schiff ist im Monat .... 18 ... neu vermessen. Siehe „Seite .... des Certifikats."

auf den betreffenden Inhalt der Kolonne „Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen" hinzuweisen.

4) Die Schiffsregister-Behörden haben die Eintragung der Vermessungsergebnisse in die ihnen von den Schiffsführern oder Rhedern vorgelegten Schiffscertifikate mit möglichster Deutlichkeit zu bewirken.

Berlin, den 5. Januar 1873.

Das Reichskanzleramt.
Delbrück.

Anlage A.

Für ein Segelschiff.

Größe und Ladungsfähigkeit: Die nach Ziffer 1 des § 22 der Schiffsvermessungs-Ordnung aufgenommenen Hauptmaße sind: Länge = 58,98 Meter; Breite = 9,15 Meter; Tiefe = 5,48 Meter.

Die Vermessung erfolgte auf Grund der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichsgesetzblatt, S. 270) nach dem vollständigen Verfahren und beträgt:

		Kubikmeter	Britische Register-Tons
a. Räume unter dem Vermessungsdeck		1885,4	665,55
b. Räume über dem Vermessungsdeck	ein Hüttenraum auf dem Hinterdeck	163,1	57,57
	ein Backraum	77,8	27,46
	zwei sonstige Aufbautenräume	57,7	20,37
Brutto-Raumgehalt des Schiffes		2184,0	770,95
Hiervon gehen ab: Die drei Logisräume der Schiffsmannschaft, welche sich in der Hütte auf dem Hinterdeck und in der Back befinden		94,6	33,39
Netto-Raumgehalt des Schiffes		2089,4	737,56

in Worten: Zwei Tausend und Neun und Achtzig Vier Zehntel Kubikmeter, gleich: Sieben Hundert und Sieben und Dreißig 56/100 britische Register-Tons.

Anlage B.

Für ein Dampfschiff.

Größe und Ladungsfähigkeit: Die nach Ziffer 1 des § 22 der Schiffsvermessungs-Ordnung aufgenommenen Hauptmaße sind: Länge = 58,98 Meter; Breite = 9,45 Meter; Umfang in der Außenfläche der Außenbords-Bekleidung = 17,81 Meter; Länge des Maschinenraumes = 18,32 Meter.

Die Vermessung erfolgte auf Grund der Vermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichsgesetzblatt, S. 270) nach dem abgekürzten Verfahren und beträgt:

		Kubikmeter	Britische Register-Tons
a. Raum unter dem obersten Deck		1885,4	665,55
b. Räume über dem obersten Deck	ein Hüttenraum auf dem Hinterdeck	163,1	57,57
	ein Backraum	77,8	27,46
	zwei sonstige Aufbautenräume	57,7	20,37
Brutto-Raumgehalt des Schiffes		2184,0	770,95
Hiervon gehen ab:			
1) Die drei Logisräume der Schiffsmannschaft in der Hütte auf dem Hinterdeck und in der Back		94,6	33,39
2) der von den zwei Maschinen, den zwei Dampfkesseln und den zwei festen Kohlenbehältern eingenommene Raum		986,4	348,20
Zusammen:		1081,0	381,59
Netto-Raumgehalt des Schiffes		1103,0	389,36

in Worten: Ein Tausend Einhundert und Drei Null Zehntel Kubikmeter, gleich: Drei Hundert und Neun und Achtzig $^{36}/_{100}$ britischen Register-Tons.

Anlage J.

(Erste Seite.)

(Reichsadler.)

Amtlich beglaubigter
Auszug aus dem Schiffscertifikate
des
Deutschen .... Schiffes
....
....
von
....

(Zweite Seite.)

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß in das von derselben kraft gesetzlicher Anordnung geführte Schiffsregister

das Schiff ....

unter Nr. .... auf Grund glaubhafter Nachweisung am ten .... 18 .. eingetragen ist wie folgt:

1) Namen des Schiffes: ....
2) Gattung: ....
3) Größe und Ladungsfähigkeit ....

Die Vermessung erfolgte auf Grund der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichsgesetzblatt, S. 270) nach dem vollständigen Verfahren und beträgt:

	Kubikmeter	Britische Register-Tons
....	....	....
....	....	....
Brutto-Raumgehalt des Schiffes . .	....	....
....	....	....
....	....	....
....	....	....
Netto-Raumgehalt des Schiffes . . .	....	....

in Worten: .... Kubikmeter,
gleich: .... britischen Register-Tons.

4) Zeit und Ort der Erbauung: ....
5) Heimathshafen: ....

Beglaubigt ...., den .. ten .... 18 ..

....
....

Anlage K.

Flaggenattest.

(K. I. zu § 30.)

Der unterzeichnete Konsul des Deutschen Reiches zu N. N. bezeugt hiermit, daß das bisher unter N. N.scher Flagge gestandene .... (Bark, Brigg u. s. w.) Schiff .... (Name), welches im Jahre .... in N. N. von .... (Eichen u. s. w.) Holz gebaut ist (hier folgen Größe, Tragfähigkeit und sonstige charakteristische Merkmale, insbesondere, ob das Schiff mit einer Dampfmaschine versehen ist), während der Anwesenheit im Konsulatsbezirke mittelst notariellen (gerichtlichen) Vertrags vom .... in das ausschließliche Eigenthum des N. N. übergegangen ist, und daß letzterer nachgewiesen hat, im Besitz des Indigenats in .... (Name des betreffenden Bundesstaats) zu sein.

Das gedachte Schiff hat mithin auf Grund des Reichsgesetzes vom 25. Oktober 1867 das Recht zur Führung der Deutschen Reichsflagge erworben, und es wird hierüber gegenwärtiges Attest für die Dauer Eines Jahres von heute ab mit dem Bemerken ertheilt, daß dasselbe über dieses Jahr hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise Gültigkeit hat.

.... den .... ten .... 18........

Der Konsul des Deutschen Reichs.

(Siegel.) (Unterschrift.)

Anlage L.

Die Kommissionen für die Prüfungen der Seeschiffer, Seesteuerleute und Seedampfschiffs-Maschinisten und die zur Ausfertigung der Befähigungszeugnisse zuständigen Landesbehörden.

(Handbuch für die Deutsche Handelsmarine, 1883, S. 26 bis 29.)

A. Kommissionen für die Prüfung der Seesteuerleute und der Seeschiffer auf großer Fahrt.

I. In Preußen: zu Memel, Pillau, Danzig, Grabow a. d. O., Stralsund, Barth, Flensburg, Apenrade (nur für Prüfung von Seesteuerleuten), Altona, Geestemünde, Emden (nur für Prüfung von Seesteuerleuten), Timmel (ebenso), Leer und Papenburg.

II. In Mecklenburg-Schwerin: zu Wustrow auf dem Fischlande und Rostock.

III. In Oldenburg: zu Elsfleth.

IV. In Lübeck: zu Lübeck.

V. In Bremen: zu Bremen.

VI. In Hamburg: zu Hamburg.

B. Kommissionen für die Prüfung der Seeschiffer auf kleiner Fahrt.

In den unter A. bezeichneten Plätzen, in Preußen außerdem zu Grünendeich.

C. Kommissionen für die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen.

Zu Danzig, Stettin, Rostock, Flensburg, Hamburg und Bremen.

D. Die zur Ausfertigung der Befähigungszeugnisse für Seeschiffer, Seesteuerleute und Seedampfschiffs-Maschinisten zuständigen Verwaltungs-Behörden.

I. In Preußen.

1. Der Regierungs-Präsident zu Danzig.
2. " " " " Stettin.
3. Die Bezirks-Regierung zu Schleswig.
4. Der Regierungs-Präsident zu Königsberg
5. " " " " Stralsund
6. Die Landdrostei " Stade
7. " " " Aurich

(4.–7.) zur Ausfertigung der Befähigungszeugnisse für Seedampfschiffs-Maschinisten nur nach den Formularen G, H und J zuständig.

8. Der Regierungs-Präsident zu Köslin, nur zur Ausfertigung der Befähigungszeugnisse für Seedampfschiffs-Maschinisten nach den Formularen G, H und J zuständig.

II. In Mecklenburg-Schwerin.

1. Der Magistrat zu Rostock, nur zur Ausfertigung der Befähigungszeugnisse für Seeschiffer und Seesteuerleute zuständig.
2. Das Großherzogliche Amt zu Ribnitz.

III. In Oldenburg.

Das Großherzogliche Amt Elsfleth, nur zur Ausfertigung der Befähigungszeugnisse für Seeschiffer und Seesteuerleute zuständig.

IV. In Lübeck.

Das Stadt- und Landamt zu Lübeck.

V. In Bremen.

Die Senatskommission für Schifffahrts-Angelegenheiten zu Bremen.

VI. In Hamburg.

Die Deputation für Handel und Schifffahrt zu Hamburg.

Anlage M.

Bekanntmachung, betreffend die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf Deutschen Kauffahrteischiffen, vom 30. Mai 1873.

(B. G. Bl. 1870, S. 314 ff.)

Auf Grund der Bestimmung im § 31 der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni v. J. (B. G. Bl. S. 245) in Verbindung mit § 21 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf Deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (B. G. Bl. S. 660) hat der Bundesrath die nachstehenden

Anordnungen über das Prüfungsverfahren und über die Zusammensetzung der Prüfungskommissionen

erlassen:

1. Anordnungen über die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute für große Fahrt.

§ 1.

Am Sitze jeder öffentlichen Navigationsschule wird von der Landesregierung eine Kommission eingesetzt, welche je nach der Bestimmung der Schule Steuermannsprüfungen, bezw. Schifferprüfungen für große Fahrt abnimmt.

Jede dieser Kommissionen besteht aus fünf Mitgliedern, nämlich:

1) einem Vorsitzenden;
2) und 3) zwei an öffentlichen Navigationsschulen fungirenden Navigationslehrern, von denen bei der Abhaltung von Schifferprüfungen nur Einer der am Sitze der Prüfungskommission befindlichen Navigationsschule angehören darf;
4) und 5) zwei Seeschifffahrtskundigen, welche entweder Offiziere der Bundes-Kriegsmarine oder Schiffsführer auf großer Fahrt gewesen sind oder noch sind.

§ 2.

Die Prüfungskommissionen machen die Zeit, in welcher die Abhaltung der Prüfungen stattfindet, bekannt. Sie haben gleichzeitig hiervon dem vom Bundeskanzler ernannten Inspektor (§ 23) Kenntniß zu geben.

§ 3.

Der Meldung zur Steuermannsprüfung müssen beigefügt werden:

a. der Geburtsschein;
b. glaubhafte Nachweisung über die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden, mindestens 33monatlichen Fahrzeit zur See, von welcher mindestens 12 Monate entweder als Vollmatrose auf Segelschiffen der Handelsmarine oder als Matrose 1. oder 2. Klasse*) in der Bundes-Kriegsmarine zugebracht sind.

Der Meldung zur Schifferprüfung müssen beigefügt werden:

a. das Befähigungszeugniß zum Steuermann (§ 7b der Vorschriften vom 25. September 1869). Sofern die Meldung auf die in den §§ 15 und 16 der Vorschriften enthaltenen Uebergangsbestimmungen gestützt wird, ist an Stelle des Befähigungszeugnisses als Steuermann der Nachweis der vor dem 1. Mai 1870 erfolgten Zulassung als Untersteuermann, Steuermann oder Obersteuermann, bezw. der vor dem 1. Mai 1870 erfolgten Ablegung der Oldenburgischen oder Bremischen Untersteuermanns-Prüfung und der Zurücklegung der vorschriftsmäßigen Fahrzeit zu erbringen;
b. vollgültige Nachweise über eine auf die Zulassung als Steuermann (§ 7 und § 15 der Vorschriften) folgende mindestens 24monatliche Fahrzeit zur See in der Funktion als Steuermann auf Kauffahrteischiffen;
c. die schriftlichen Aufzeichnungen der während dieser Fahrzeit gemachten Beobachtungen und Berechnungen über Kurse und Distanzen, Breite und Länge.

Der Vorsitzende entscheidet — im Zweifelsfalle nach Anhörung noch anderer Mitglieder der Kommission — über die Zulassung und theilt das Ergebniß dem Antragsteller vor Beginn der schriftlichen Prüfung mit.

§ 4.

Die Prüfung erstreckt sich auf die in Anlage I. bezw. Anlage II. genannten Gegenstände und zerfällt in

a. eine schriftliche,
b. eine praktische, und
c. eine mündliche Prüfung, von denen die beiden ersterwähnten der mündlichen Prüfung vorangehen.

§ 5.

In der schriftlichen Prüfung erhält der Prüfling je eine Aufgabe aus den in Anlage I. bezw. Anlage II. mit einem * bezeichneten Gegenständen.

*) Jetzt Obermatrose (Bek. vom 25. Juni 1875).

§ 6.

Während der schriftlichen Prüfung ist durch geeignete Maßnahmen, namentlich durch stete Aufsicht über die Prüflinge und, wenn deren gleichzeitig mehrere sind, durch Absonderung derselben von einander dafür Sorge zu tragen, daß sie keinerlei fremde Hülfe und außer nautischen Tafeln und Ephemeriden keine Bücher und Schriften benutzen. Den ihm angewiesenen Platz darf ein Prüfling, wenn er nicht als zurückgetreten angesehen werden will, nur mit besonderer Erlaubniß verlassen.

§ 7.

Jedem Prüfling wird von der Kommission ein foliirtes Prüfungsheft behändigt. Nachdem er seinen Namen darauf vermerkt, hat er in dasselbe zunächst einen von einem Kommissionsmitgliede zu beglaubigenden Auszug aus den Nachweisen über sein Alter und seine Fahrzeit und später die Lösungen der Aufgaben nebst allen vorzunehmenden Berechnungen rc. mit Tinte einzutragen. Während der schriftlichen Prüfung darf der Prüfling außer dem Prüfungshefte anderes Papier zum Schreiben oder Rechnen nicht benutzen.

§ 8.

Für jeden Gegenstand der schriftlichen Prüfung (Anlage I und II) läßt das Bundeskanzleramt eine größere Anzahl Aufgaben entwerfen, welche unter Beifügung der Lösungen der Rechnungsaufgaben den Prüfungskommissionen zugesandt werden.

Die Aufgaben werden nach den Gegenständen zu Bündeln vereinigt und äußerlich deutlich bezeichnet. Der Prüfling zieht aus jedem dieser Bündel je eine Aufgabe und trägt dieselbe sammt der von ihm bearbeiteten Lösung in das Prüfungsheft ein. Das Ergebniß dieser Lösung wird von einem Kommissionsmitgliede im Hefte sofort nochmals niedergeschrieben oder sonst festgestellt. Auch wird im Hefte die Zeit vermerkt, zu welcher die Lösung der Aufgaben begonnen und beendet ist.

§ 9.

Die beiden Navigationslehrer beurtheilen die von den Prüflingen bearbeiteten Lösungen der schriftlichen Aufgaben unter kurzer Andeutung der gefundenen Fehler mittelst schriftlicher Randbemerkungen in den Prüfungsheften und ertheilen jeder Lösung eine der Censuren: „Genügend“ oder „Nicht genügend“. Wenn die Navigationslehrer sich über eine Censur nicht einigen, so hat die Prüfungskommission dieselbe nach Stimmenmehrheit festzustellen.

Ist der Vorsitzende der Prüfungskommission ein Nautiker, so kann die Landesregierung ihm die Revision der von den Navigationslehrern ertheilten Censuren und deren endgültige Feststellung übertragen.

Diejenigen Prüflinge, welchen bei der Steuermanns-Prüfung in jedem der sieben Fächer C 4, C 7, C 13a, C 13b, C 14, C 17a und C 17b der Anlage I, bei der Schiffer-Prüfung in jedem der sieben Fächer C 4, C 7, C 16b, C 16c, C 17, C 22a und C 22b der Anlage II, und außerdem bei der betreffenden Prüfung mindestens noch in fünf nautischen und drei anderen Fächern die Censur

„Genügend" ertheilt ist, erhalten für den Gesammtausfall der schriftlichen Prüfung das Prädikat: „Bestanden". Alle übrigen Prüflinge erhalten das Prädikat: „Nicht bestanden".

§ 10.

Im Laufe oder unmittelbar nach der schriftlichen Prüfung wird nach näherer Anordnung des Vorsitzenden von den Navigationslehrern eine praktische Prüfung abgehalten. Dieselbe hat sich auf den Gebrauch und die Berichtigung der Spiegelinstrumente, namentlich des Oktanten und Sextanten, sowie auf die Benutzung des künstlichen Horizonts zu erstrecken, bei Schifferprüfungen außerdem noch auf den Gebrauch der Barometer und Thermometer. (Vergl. Anlage I C Nr. 8 und 9 und Anlage II C Nr. 9, 10 und 23.)

Ist der Vorsitzende der Kommission Nautiker, so steht es ihm frei, die praktische Prüfung selbst abzunehmen.

Jedem Prüflinge müssen in dieser praktischen Prüfung mindestens vier verschiedene Aufgaben gestellt werden.

Ob eine Aufgabe „genügend" gelöst worden ist, entscheidet derjenige, welcher die Prüfung abgenommen hat. Nur diejenigen Prüflinge, welche mindestens die Hälfte der ihnen gestellten Aufgaben „genügend" gelöst haben, erhalten für die praktische Prüfung das Prädikat: „Bestanden", die übrigen das Prädikat: „Nicht bestanden".

§ 11.

Wer nicht in der schriftlichen und in der praktischen Prüfung das Prädikat: „Bestanden" erhalten hat, gilt als nicht bestanden und wird der mündlichen Prüfung nicht mehr unterworfen. Es wird ihm darüber von dem Vorsitzenden zu Protokoll Eröffnung gemacht.

§ 12.

Die mündliche Prüfung wird von sämmtlichen Kommissionsmitgliedern abgehalten.

Dieselben haben sich zu vergewissern, ob der Prüfling die Lehren seines Faches, soweit diese Gegenstand der Prüfung sind, wirklich verstanden, sich zu eigen gemacht und in deren Anwendung Geläufigkeit erworben hat.

Die Prüfung kann sich auf alle in Anlage I bezw. Anlage II bezeichneten Fächer erstrecken. Sie ist vorzugsweise auf diejenigen Fächer zu richten, in denen schriftlich entweder überhaupt nicht, oder mit ungenügendem Ergebnisse geprüft worden ist. Die mündliche Prüfung wird so lange fortgesetzt, bis sämmtliche Mitglieder der Prüfungskommission über den Grad der Befähigung des Prüflings sich ein genügendes Urtheil gebildet haben.

Gleichzeitig dürfen nicht mehr als zwölf Prüflinge mündlich geprüft werden.

Ob die mündliche Prüfung öffentlich abgehalten werden soll, bestimmt die Landesregierung.

§ 13.

Ueber den Ausfall der mündlichen Prüfung entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit durch Ertheilung eines der Prädikate: „Bestanden" und „Nicht bestanden".

Die Abstimmung jedes Kommissionsmitgliedes muß im Prüfungshefte vermerkt werden.

§ 14.

Prüflinge, welche in der mündlichen Prüfung das Prädikat „Nicht bestanden" erhalten haben, gelten überhaupt und ohne Rücksicht auf den Ausfall der schriftlichen und der praktischen Prüfung als nicht bestanden. Bei etwaiger späterer Wiederholung der Prüfung müssen dieselben auch die schriftliche und die praktische Prüfung nochmals ablegen, wofern die Wiederholung nicht binnen Jahresfrist vor derselben Prüfungskommission stattfindet.

§ 15.

Ob und welche von den in allen drei Prüfungsabschnitten bestandenen Prüflingen für den Gesammtausfall der Prüfung statt des Prädikats: „Bestanden" das Prädikat: „Mit Auszeichnung bestanden" erhalten sollen, entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit.

§ 16.

Die Prüfungskommission fertigt die Prüfungszeugnisse aus und zwar:

a. für diejenigen, welche die Steuermannsprüfung bezw. die Schifferprüfung bestanden und die in § 7 der „Vorschriften" unter a bestimmte Fahrzeit zurückgelegt haben, nach Maßgabe der Formulare unter A und B;

b. für diejenigen, welche die Steuermannsprüfung bestanden, aber die in § 7 Litt. a der „Vorschriften" bestimmte Fahrzeit noch nicht zurückgelegt haben, nach Maßgabe des unter C angehängten Formulars.

§ 17.

Auf Grund der in § 16 unter a gedachten Prüfungszeugnisse werden von der dazu ermächtigten Behörde die Befähigungszeugnisse (§ 31 der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869) nach den Formularen unter D und E ausgefertigt.

Diejenigen, welche nur Prüfungszeugnisse nach der Vorschrift in § 16 unter b (Formular C) erhalten haben, wird später, sofern sie sich über die erfolgte Zurücklegung der erforderlichen Fahrzeit gehörig und glaubhaft ausweisen, von der Behörde das Befähigungszeugniß nach dem Formular unter D ausgefertigt.

Steuerleute, welche auf Grund des § 11 der „Vorschriften" als Führer von Segelschiffen unter 250 Tonnen Tragfähigkeit und von Dampfschiffen jeder Größe in europäischer Fahrt zugelassen zu werden wünschen, haben die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann folgenden mindestens 36 monatlichen Fahrzeit als Steuermann, von welcher wenigstens 24 Monate als Einzelsteuermann zugebracht sein müssen, nachzuweisen. Auf Grund dieses Nachweises und des Befähigungszeugnisses als Steuermann wird denselben sodann von der Behörde ein weiteres Befähigungszeugniß nach dem Formular F ausgefertigt.

§ 18.

Solchen, welche nachweislich Gelegenheit haben, nach bestandener Steuermannsprüfung sofort als Steuermann angemustert zu werden, kann die Prüfungs-

kommission ausnahmsweise das Prüfungszeugniß mit der Bemerkung ausstellen, daß solches für die nächste Reise beziehentlich Anmusterungsperiode die Stelle als Befähigungszeugniß vertritt.

§ 19.

Die weiteren Bestimmungen über die zur Ausstellung der Befähigungszeugnisse zuständige Behörde und über das Verfahren bei Ertheilung der Zeugnisse werden von der betreffenden Landesregierung erlassen.

§ 20.

Wer die Prüfung nicht bestanden hat, kann zu deren Wiederholung innerhalb des Bundesgebietes erst nach einer von der Prüfungskommission festzusetzenden, jedoch nicht unter drei Monaten zu bemessenden Frist zugelassen werden.

Wer bei der Prüfung fremde Hülfe oder nicht gestattete Bücher, Tafeln oder Geräthe benutzt, wird von der Fortsetzung der Prüfung ausgeschlossen und zu einer neuen Prüfung erst nach sechs Monaten wieder zugelassen. Derselbe Nachtheil trifft solche, welche ihren Mitprüflingen helfen oder unerlaubte Hülfe verschaffen.

§ 21.

Die Prüfungsgebühren betragen, einschließlich des etwaigen Stempels, für die Steuermannsprüfung, 5 Thaler und für die Schifferprüfung zur großen Fahrt 10 Thaler und müssen vor Beginn der schriftlichen Prüfung eingezahlt werden.

§ 22.

Ueber jede Prüfung ist ein von allen Kommissionsmitgliedern zu unterschreibendes, summarisches Protokoll aufzunehmen, welches nebst den schriftlichen Arbeiten der Geprüften bei den Kommissionsakten verbleibt.

Die in jedem der drei Prüfungsabschnitte ertheilten Prädikate werden in das Prüfungsheft eingetragen.

Ueber die Prüfungsverhandlungen dürfen an dritte Personen Mittheilungen nicht gemacht werden.

§ 23.

Zur Beaufsichtigung des Steuermanns- und Schifferprüfungswesens im Gebiete des Norddeutschen Bundes bestellt der Bundeskanzler nach Anhörung des Bundesraths-Ausschusses für Handel und Verkehr die erforderliche Anzahl Inspektoren.

Diese haben darauf zu achten, daß die in Bezug auf die Prüfungen erlassenen Vorschriften befolgt und daß überall gleichmäßige Anforderungen an die Prüflinge gestellt werden.

Sie sind insbesondere befugt:

1) den Prüfungen und den Verhandlungen der Prüfungskommissionen beizuwohnen und von den schriftlichen Arbeiten der Prüflinge Einsicht zu nehmen;
2) bei der mündlichen Prüfung einzelne Materien zu bezeichnen, aus welchen den Prüflingen Fragen vorzulegen sind;

3) gegen die Entscheidung der Prüfungskommission Einspruch zu erheben, falls diese den bestehenden Vorschriften zuwider einem Prüflinge das Prädikat: „Bestanden“ oder „Mit Auszeichnung bestanden“ statt des Prädikats: „Nicht bestanden“ zu ertheilen beabsichtigt.

Gelingt es in einem solchen Falle nicht, eine Verständigung herbeizuführen, so hat der Inspektor sofort dem Reichskanzler Bericht zu erstatten, welcher demnächst in der Sache endgültig entscheidet.

---

2. Anordnungen über die Prüfung der Seeschiffer für kleine Fahrt.

§ 1.

Am Sitze jeder öffentlichen Navigationsschule wird eine Kommission zur Abnahme der Schifferprüfungen für kleine Fahrt errichtet.

Jede solche Prüfungskommission besteht aus drei Mitgliedern, nämlich:

1) einem Vorsitzenden,
2) einem Navigationslehrer an einer öffentlichen Navigationsschule und
3) einem Seeschifffahrtskundigen.

Die Mitglieder werden von der Regierung des Staates, in welchem der Sitz der Kommission sich befindet, ernannt.

Ein Lehrer, welcher dem Prüflinge behufs der Vorbereitung zur Prüfung Privatunterricht ertheilt hat, kann nicht Mitglied der Prüfungskommission sein.

§ 2.

Die Meldung zur Prüfung ist jederzeit zulässig. Sie geschieht bei dem Vorsitzenden der Prüfungskommission unter Beifügung des Geburtsscheines und vollgültiger Nachweise über die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15ten Lebensjahres folgenden, mindestens 60monatlichen Fahrzeit zur See.

Der Vorsitzende der Kommission entscheidet — im Zweifelsfalle nach Anhörung der beiden anderen Mitglieder der Kommission — über die Zulassung, macht dem Prüfling darüber Eröffnung und setzt für den Fall der Zulassung den Prüfungstermin fest.

§ 3.

Die Prüfung erstreckt sich auf die in Anlage III genannten Gegenstände (wobei unter den in Abschnitt D Ziffer 1, 2, 3 und 5 dieser Anlage erwähnten

Schiffen nur die auf kleiner Fahrt vorkommenden Seeschiffe zu verstehen sind und zerfällt in

a. eine schriftliche,
b. eine praktische und
c. eine mündliche,

von denen die beiden ersterwähnten der mündlichen Prüfung vorangehen.

§ 4.

In der schriftlichen Prüfung erhält der Prüfling je eine Aufgabe aus den in Anlage III mit einem * bezeichneten Gegenständen.

§ 5.

Während der schriftlichen Prüfung ist durch geeignete Maßnahmen, namentlich durch stete Aufsicht über die Prüflinge und, wenn deren gleichzeitig mehrere sind, durch Absonderung derselben von einander dafür Sorge zu tragen, daß sie keinerlei fremde Hülfe und außer nautischen Tafeln und Ephemeriden keine Bücher und Schriften benutzen. Den ihm angewiesenen Platz darf ein Prüfling, wenn er nicht als zurückgetreten angesehen werden will, nur mit besonderer Erlaubniß verlassen.

§ 6.

Jedem Prüfling wird von der Kommission ein foliirtes Prüfungsheft behändigt. Nachdem er seinen Namen darauf vermerkt, hat er in dasselbe zunächst einen von einem Kommissionsmitgliede zu beglaubigenden Auszug aus den Nachweisen über sein Alter und seine Fahrzeit und später die Lösungen der Aufgaben nebst allen vorzunehmenden Berechnungen ꝛc. mit Tinte einzutragen. Während der schriftlichen Prüfung darf der Prüfling außer dem Prüfungshefte anderes Papier zum Schreiben oder Rechnen nicht benutzen.

§ 7.

Für jeden Gegenstand der schriftlichen Prüfung (Anlage III) läßt das Bundeskanzleramt eine größere Anzahl Aufgaben entwerfen, welche unter Beifügung der Lösungen der Rechnungsaufgaben den Prüfungskommissionen zugesandt werden.

Die Aufgaben werden nach den Gegenständen zu Bündeln vereinigt und äußerlich deutlich bezeichnet. Der Prüfling zieht aus jedem Bündel je eine Aufgabe und trägt dieselbe sammt der von ihm bearbeiteten Lösung in das Prüfungsheft ein. Das Ergebniß dieser Lösung wird von einem Kommissionsmitgliede im Hefte sofort nochmals niedergeschrieben oder sonst festgestellt. Auch wird im Hefte die Zeit vermerkt, zu welcher die Lösung der Aufgaben begonnen und beendet ist.

§ 8.

Im Laufe oder unmittelbar nach der schriftlichen Prüfung nimmt der Navigationslehrer (§ 1 Nr. 2) in Gegenwart der beiden anderen Mitglieder der Prüfungskommission eine praktische Prüfung in der Handhabung der Spiegel-Oktanten (vergl. C Nr. 6 der Anlage III) vor.

Ist der Vorsitzende der Prüfungskommission ein Nautiker, so kann er die Prüfung selbst abhalten.

Ueber den Ausfall der praktischen Prüfung entscheidet derjenige, welcher sie abgenommen hat, durch Ertheilung eines der Prädikate: „Bestanden" oder „Nicht bestanden".

§ 9.

Der Navigationslehrer und das seeschifffahrtskundige Mitglied der Prüfungskommission beurtheilen die von den Prüflingen bearbeiteten Lösungen der schriftlichen Aufgaben unter kurzer Andeutung der gefundenen Fehler mittelst schriftlicher Randbemerkungen in den Prüfungsheften, und ertheilen jeder Lösung eine der Censuren: „Genügend" oder „Nicht genügend". Wenn sie sich über eine Censur nicht einigen, entscheidet der Vorsitzende.

Ist der Vorsitzende der Prüfungskommission ein Nautiker, so kann die Landesregierung ihm die Revision der von den beiden anderen Mitgliedern der Prüfungskommission ertheilten Censuren und die Feststellung endgültiger Censuren übertragen.

Ein Prüfling, welchem in den Fächern C 4, C 5 und C 7 (oder C 8) und außerdem mindestens noch in zwei anderen Fächern die Censur „Genügend" ertheilt ist, erhält für den Gesammtausfall der schriftlichen Prüfung das Prädikat: „Bestanden". Jeder andere Prüfling erhält das Prädikat „Nicht bestanden".

§ 10.

Wer in der schriftlichen und in der praktischen Prüfung nicht das Prädikat „Bestanden" erhalten hat, gilt als „Nicht bestanden" und wird der mündlichen Prüfung nicht mehr unterworfen. Es wird ihm darüber von dem Vorsitzenden zu Protokoll Eröffnung gemacht.

§ 11.

Die mündliche Prüfung wird von sämmtlichen Kommissionsmitgliedern abgehalten. Dieselben haben sich zu vergewissern, ob der Prüfling die Lehren seines Faches, soweit diese Gegenstand der Prüfung sind, wirklich verstanden, sich zu eigen gemacht und in deren Anwendung Geläufigkeit erworben hat.

Die Prüfung kann sich auf alle in der Anlage III bezeichneten Fächer erstrecken. Sie ist vorzugsweise auf diejenigen Fächer zu richten, in denen schriftlich entweder überhaupt nicht oder mit ungenügendem Ergebnisse geprüft worden ist. Die mündliche Prüfung wird so lange fortgesetzt, bis sämmtliche Mitglieder der Prüfungskommission über den Grad der Befähigung des Prüflings sich ein genügendes Urtheil gebildet haben. Gleichzeitig dürfen nicht mehr als 12 Prüflinge mündlich geprüft werden.

Ob die mündliche Prüfung öffentlich abgehalten werden soll, bestimmt die Landesregierung.

§ 12.

Ueber den Ausfall der mündlichen Prüfung entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit durch Ertheilung eines der Prädikate: „Bestanden“ und „Nicht bestanden“.

Die Abstimmung jedes Kommissionsmitgliedes muß im Prüfungshefte vermerkt werden.

§ 13.

Prüflinge, welche in der mündlichen Prüfung das Prädikat „Nicht bestanden“ erhalten haben, gelten überhaupt und ohne Rücksicht auf den Ausfall der schriftlichen und der praktischen Prüfung als nicht bestanden. Bei etwaiger späterer Wiederholung der Prüfung müssen dieselben auch die schriftliche und praktische Prüfung nochmals ablegen, wofern die Wiederholung nicht binnen Jahresfrist vor derselben Prüfungskommission stattfindet.

§ 14.

Ob und welche von den in allen drei Prüfungsabschnitten bestandenen Prüflingen für den Gesammtausfall der Prüfung statt des Prädikats: „Bestanden“ das Prädikat: „Mit Auszeichnung bestanden“ erhalten sollen, entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit.

§ 15.

Für jeden bestandenen Prüfling fertigt die Kommission nach dem Formular unter G ein Prüfungszeugniß aus, auf dessen Grund sodann die zuständige Behörde das Befähigungszeugniß nach dem Formular unter H ertheilt.

§ 16.

Wer die Prüfung nicht bestanden hat, kann zu deren Wiederholung innerhalb des Bundesgebietes erst nach einer von der Prüfungskommission festzusetzenden, nicht unter drei Monaten zu bemessenden Frist zugelassen werden.

Wer bei der Prüfung fremde Hülfe oder nicht gestattete Bücher, Tafeln oder Geräthe benutzt, wird von der Fortsetzung der Prüfung ausgeschlossen und zu einer neuen Prüfung erst nach 6 Monaten wieder zugelassen. Derselbe Nachtheil trifft Solche, welche ihren Mitprüflingen helfen oder unerlaubte Hülfe verschaffen.

§ 17.

Die Prüfungsgebühren betragen einschließlich des etwaigen Stempels 5 Thlr. und müssen vor Beginn der schriftlichen Prüfung eingezahlt werden.

§ 18.

Ueber jede Prüfung ist ein von allen Kommissionsmitgliedern zu unterschreibendes summarisches Protokoll aufzunehmen, welches nebst den schriftlichen Arbeiten der Geprüften bei den Kommissionsakten verbleibt.

Die in jedem der drei Prüfungsabschnitte ertheilten Prädikate werden in das Prüfungsheft eingetragen.

Ueber die Prüfungsverhandlungen dürfen an dritte Personen Mittheilungen nicht gemacht werden.

§ 19.

Wenn ein Seemann auf Grund der bestandenen Steuermannsprüfung als Schiffer auf kleiner Fahrt zugelassen zu werden wünscht, so hat er solches unter Vorlegung seines Befähigungszeugnisses als Steuermann, sowie vollgültiger Nachweise über die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15ten Lebensjahres folgenden mindestens 60monatlichen Fahrzeit zur See bei dem Vorsitzenden einer der in § 1 genannten Prüfungskommissionen zu beantragen.

Ueber den Antrag entscheidet der Vorsitzende, in Zweifelsfällen die Kommission nach Stimmenmehrheit.

Wird der Antrag für begründet erachtet, so wird solches der zuständigen Behörde angezeigt, welche dann das Befähigungszeugniß nach dem Formular unter J ausfertigt.

Die weiteren Bestimmungen über diese Behörde und über das Verfahren bei Ertheilung der Zeugnisse werden von der betreffenden Landesregierung erlassen.

§ 20.

Den zur Beaufsichtigung des Steuermanns- und Schiffer-Prüfungswesens im Gebiete des Norddeutschen Bundes vom Bundeskanzler bestellten Inspektoren stehen die laut § 23 der Anordnungen über die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute für große Fahrt ihnen zugewiesenen Befugnisse auch bezüglich der Schifferprüfungen für kleine Fahrt zu.

Berlin, den 30. Mai 1870.

Der Kanzler des Norddeutschen Bundes.
Gr. v. Bismarck-Schönhausen.

Anlage I.

Steuermannsprüfung.

Die Prüfung für Steuerleute auf großer Fahrt erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

A. Sprachen.

* 1) Kenntniß der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken.

Die Landesregierungen können in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen die gleiche Kenntniß einer anderen Sprache für genügend erklären.

2) Kenntniß der englischen Sprache, soweit sie zum Verständniß der Seekarten und des Nautical Almanac nothwendig ist.

B. Mathematik.

*1. Arithmetik.

a. Die Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen Brüchen, Dezimalbrüchen und Buchstaben; Anwendung derselben auf das Lösen von Verhältnißgleichungen und einfachen Gleichungen ersten Grades.

b. Berechnung von Quadrat- und Kubikwurzeln.

c. Rechnen mit Logarithmen.

*2. Planimetrie.

a. Kenntniß der einfacheren Sätze über die Gleichheit von Winkeln, sowie über die Kongruenz, Aehnlichkeit und Gleichheit geradliniger Figuren.

b. Kenntniß der einfacheren Sätze vom Kreise und von den Winkeln im Kreise.

c. Lösen leichter Konstruktions- und Rechnungsaufgaben vermittelst der Lehrsätze.

d. Berechnung des Flächeninhalts drei- und vierseitiger Figuren, sowie des Inhalts des Kreises.

*3. Stereometrie

a. Kenntniß der einfachsten Sätze über die gegenseitige Lage von Linien und Ebenen, über Kugelschnitte, sphärische Winkel und Dreiecke.

b. Berechnung des Inhalts von Prismen, Cylindern und Fässern.

4. Ebene Trigonometrie.

a. Kenntniß der trigonometrischen Funktionen und Tafeln.

*b. Berechnung der Seiten und Winkel rechtwinkliger und schiefwinkliger Dreiecke.

5. Sphärische Trigonometrie.

Kenntniß der Sinusregel und der Grundgleichung.

C. Nautik.

*1) Mathematische Geographie, soweit sie für den Seemann wissenswerth ist.

2) Prüfung, Aufstellung und Gebrauch der Steuer- und Peilkompasse.

*3) Einrichtung und Handhabung der gebräuchlichsten Instrumente und Vorrichtungen zur Messung der Geschwindigkeit der Schiffe.

*4) Besteckrechnung nach Kurs und Distanz, sowie nach Koppelkurs; Berichtigung der Kurse für Abtrift, örtliche Ablenkung und Mißweisung des Kompasses; Bestimmung der veränderten und aufgekommenen Breite aus Kurs und Distanz; Ermittelung der veränderten und aufgekommenen Länge nach Mittelbreite und vergrößerter Breite.

* 5) Ortsbestimmung durch Peilung von Gegenständen und Winkelmessung zwischen denselben, wenn deren Lage oder Höhe bekannt ist.

* 6) Ermittelung der Richtung und Geschwindigkeit von Strömungen; Bestimmung von Kurs und Fahrt des Schiffes in Strömungen; Berichtigung des Bestecks bei Strömungen.

* 7) Zeichnen und Gebrauch der Seekarten; Eintragung des Schiffsortes nach Peilung und Abstand, Kurs und Distanz, Breite und Länge; Uebertragung des Bestecks aus einer Karte in eine andere; Ermittelung von Kurs und Distanz durch die Karte; Berichtigung des Bestecks in der Karte durch Peilungen, Winkelmessungen, Lothungen und astronomische Beobachtungen.

8) Gebrauch und Berichtigung der Spiegelinstrumente, namentlich des Oktanten und Sextanten.

9) Benutzung des künstlichen Horizonts.

10) Gebrauch der nautischen Jahrbücher und Ephemeriden.

11) Kenntniß der wichtigsten Sternbilder und Gestirne.

12) Berichtigung beobachteter Höhen durch Kimmtiefe, Refraktion, Parallaxe und Halbmesser.

13) Bestimmung der Breite:
   * a. durch Höhen der Sonne und Fixsterne im Meridian,
   * b. durch Höhen der Sonne in der Nähe des Meridians,
   * c. durch zwei Sonnenhöhen vermittelst Annäherung.

* 14) Bestimmung der Mißweisung:
   a. durch Amplituden der Sonne,
   b. durch Azimuthe der Sonne.

* 15) Berechnung der Hochwasserzeit; Berichtigung der Lothung auf Niedrigwasser.

* 16) Bestimmung der Ortszeit durch Einzelhöhen der Sonne und Fixsterne.

17) Bestimmung der Länge:
   * a. durch Chronometer,
   * b. durch Monddistanzen mit beobachteten Höhen.

* 18) Führung des Schiffsjournals.

D. Seemannschaft.

1) Kenntniß der Haupt- und Rundhölzer von Seeschiffen.
2) Auf- und Abtakelung der Seeschiffe.
3) Stauung der Ladung.
4) Schiffsmanöver bei jedem Wetter.
5) Kenntniß der Vorschriften über Nacht- und Nebelsignale, sowie über das Ausweichen der Schiffe.
6) Gebrauch des Signalbuches für die Kauffahrteischiffe aller Nationen.
7) Kenntniß der Rettungsmaßregeln bei Strandungen und anderen Seeunfällen.

Anlage II.

Schifferprüfung für große Fahrt.

Die Prüfung für Schiffer auf großer Fahrt erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

A. Sprachen.

*1) Kenntniß der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken.

Die Landesregierungen können in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen die gleiche Kenntniß einer anderen Sprache für genügend erklären.

2) Kenntniß der englischen Sprache, soweit sie zum Verständnisse der Seekarten, des Nautical Almanac, des Lootsenkommandos und der Segelanweisung nothwendig ist.

B. Mathematik.

*1. Arithmetik.

a. Die Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen Brüchen, Dezimalbrüchen und Buchstaben; Anwendung derselben auf das Lösen von Verhältnißgleichungen und einfachen Gleichungen ersten Grades.

b. Berechnung von Quadrat- und Kubikwurzeln.

c. Rechnen mit Logarithmen.

*2. Planimetrie.

a. Kenntniß der einfacheren Sätze über die Gleichheit von Winkeln, sowie über die Kongruenz, Aehnlichkeit und Gleichheit geradliniger Figuren.

b. Kenntniß der einfacheren Sätze vom Kreise und von den Winkeln im Kreise.

c. Lösen leichter Konstruktions- und Rechnungsaufgaben vermittelst der Lehrsätze.

d. Berechnung des Flächeninhalts drei- und vierseitiger Figuren, sowie des Inhalts des Kreises.

*3. Stereometrie.

a. Kenntniß der einfachsten Sätze über die gegenseitige Lage von Linien und Ebenen, über Kugelschnitte, sphärische Winkel und Dreiecke.

b. Berechnung des Inhalts von Prismen, Cylindern und Fässern.

*4. Ebene Trigonometrie.

a. Kenntniß der trigonometrischen Funktionen und Tafeln.

b. Berechnung der Seiten und Winkel rechtwinkliger und schiefwinkliger Dreiecke.



*5. Sphärische Trigonometrie.

a. Kenntniß der Sinusregel und der Grundgleichung.
b. Berechnung der Seiten und Winkel rechtwinkliger und schiefwinkliger Dreiecke.

C. Nautik.

1) Mathematische Geographie, soweit sie für den Seemann wissenswerth ist.
2) Prüfung, Aufstellung und Gebrauch der Steuer- und Peilkompasse.
3) Einrichtung und Handhabung der gebräuchlichsten Instrumente und Vorrichtungen zur Messung der Geschwindigkeit der Schiffe.
* 4) Besteckrechnung nach Kurs und Distanz, sowie nach Koppelkurs; Berichtigung der Kurse für Abtrift, örtliche Ablenkung und Mißweisung des Kompasses; Bestimmung der veränderten und aufgekommenen Breite aus Kurs und Distanz; Ermittelung der veränderten und aufgekommenen Länge nach Mittelbreite und vergrößerter Breite.
* 5) Ortsbestimmung durch Peilung von Gegenständen und Winkelmessung zwischen denselben, wenn deren Lage oder Höhe bekannt ist.
* 6) Ermittelung der Richtung und Geschwindigkeit von Strömungen; Bestimmung von Kurs und Fahrt des Schiffes in Strömungen; Berichtigung des Bestecks bei Strömungen.
* 7) Zeichnen und Gebrauch der Seekarten; Eintragung des Schiffsortes nach Peilung und Abstand, Kurs und Distanz, Breite und Länge; Uebertragung des Bestecks aus einer Karte in eine andere; Ermittelung von Kurs und Distanz durch die Karte; Berichtigung des Bestecks in der Karte durch Peilungen, Winkelmessungen, Lothungen und astronomische Beobachtungen.
8) Segeln im größten Kreise.
9) Gebrauch und Berichtigung der Spiegelinstrumente, namentlich des Oktanten und Sextanten.
10) Benutzung des künstlichen Horizonts.
11) Gebrauch der nautischen Jahrbücher und Ephemeriden.
12) Kenntniß der wichtigsten Sternbilder und Gestirne.
13) Berichtigung beobachteter Höhen durch Kimmtiefe, Refraktion, Parallaxe und Halbmesser.
* 14) Berechnung der Kulminationszeit der Gestirne.
15) Berechnung wahrer und scheinbarer Höhen der Gestirne.
16) Bestimmung der Breite
 * a. durch Höhen der Gestirne im Meridian,
 * b. durch Höhen der Sonne und Fixsterne in der Nähe des Meridians,
 * c. durch zwei Sonnenhöhen.
* 17) Bestimmung der Mißweisung
 a. durch Amplituden der Sonne,
 b. durch Azimuthe der Sonne.
18) Bestimmung der örtlichen Ablenkung der Kompasse an Bord.
19) Berechnung der Hochwasserzeit. Berichtigung der Lothung auf Niedrigwasser.

20) Bestimmung der Ortszeit
a. durch Einzelhöhen der Gestirne,
* b. durch gleiche Höhen der Sonne.
* 21) Bestimmung von Stand und Gang der Chronometer.
22) Bestimmung der Länge
* a. durch Chronometer,
* b. durch Monddistanzen.
23) Gebrauch der Barometer und Thermometer.
* 24) Kenntniß der Luft- und Meeresströmungen im Allgemeinen und des Gesetzes der Stürme im Besonderen.
* 25) Führung des Schiffsjournals.

D. Seemannschaft.

1) Kenntniß der Haupt- und Rundhölzer von Seeschiffen.
2) Kenntniß der Einrichtung und der Ausrüstung der Schiffe, der Stärke und Länge des stehenden und laufenden Gutes, sowie der Ketten und des Gewichts der Anker.
3) Auf- und Abtakelung der Seeschiffe.
4) Stauung der Ladung.
5) Schiffsmanöver bei jedem Wetter.
* 6) Kenntniß der Vorschriften über Nacht- und Nebelsignale, sowie über das Ausweichen der Schiffe.
7) Gebrauch des Signalbuchs für die Kauffahrteischiffe aller Nationen.
8) Kenntniß der Rettungsmaßregeln bei Strandungen und anderen See-Unfällen.

Anlage III.

Schifferprüfung für kleine Fahrt.

Die Prüfung für Schiffer auf kleiner Fahrt erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

A. Sprachen.

Kenntniß der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken.

Die Landesregierungen können in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen die gleiche Kenntniß einer anderen Sprache für genügend erklären.

B. Mathematik.

* 1) Die vier Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen Brüchen und Dezimalbrüchen und die Regeldetri.

2) Kenntniß der einfacheren geometrischen Begriffe von Linien, Winkeln und Dreiecken, sowie von dem Kreise und der Kugel.

C. Nautik.

1) Begriff der geographischen Breite und Länge.
*2) Aufstellung und Gebrauch der Steuerkompasse.
*3) Einrichtung und Gebrauch der gewöhnlichen Loggs.
*4) Aufmachung des Etmals nach Koppelkurs und Mittelbreite.
*5) Gebrauch der Seekarten; Eintragung des Schiffsortes nach Peilung und Abstand, Kurs und Distanz, Breite und Länge, sowie nach Lothungen; Ermittelung von Kurs und Distanz durch die Karte.
6) Gebrauch des Spiegeloktanten.
*{ 7) Berichtigung der beobachteten Sonnenhöhe.
*{ 8) Bestimmung der Breite durch die Höhe der Sonne im Meridian.
*9) Bestimmung der Hochwasserzeit.
10) Führung des Schiffsjournals.

D. Seemannschaft.

1) Kenntniß der Haupt- und Rundhölzer von Seeschiffen.
2) Kenntniß der Einrichtung und der Ausrüstung der Schiffe, der Stärke und Länge des stehenden und laufenden Gutes, sowie der Ketten und des Gewichts der Anker.
3) Auf- und Abtakelung der Seeschiffe.
4) Stauung der Ladung.
5) Schiffsmanöver bei jedem Wetter.
6) Kenntniß der Vorschriften über Nacht- und Nebelsignale, sowie über das Ausweichen der Schiffe.
7) Gebrauch des Signalbuches für die Kauffahrteischiffe aller Nationen.
8) Kenntniß der Rettungsmaßregeln bei Strandungen und anderen See-Unfällen.

Formular A.

Zeugniß
über die Prüfung
zum
Steuermann auf großer Fahrt.

Der (Matrose N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den . . ten . . . . 18 . ., wohnhaft in (N. N.),
welcher nach Ablauf seines fünfzehnten Lebensjahres (N. N.) Monate zur See

und davon (N. N.) Monate als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen, (N. N.) Monate als Matrose 1. (2.) Klasse in der Bundes-Kriegsmarine und zwar . . . . Monate auf einem Segelschiffe gefahren ist,
hat die mit ihm angestellte Prüfung zum Steuermann auf großer Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden.

Demselben kann daher die Befugniß beigelegt werden, den Steuermannsdienst auf deutschen Kauffahrteischiffen in großer Fahrt zu verrichten.

. . . ., den . . ten . . . . 18 . .

Die Prüfungskommission.

(Siegel.) (Unterschriften.)

Formular B.

Zeugniß
über die Prüfung
zum
Schiffer auf großer Fahrt.

Der (Steuermann N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den . . ten . . . . 18 . ., wohnhaft in (N. N.),
welcher nach seiner Zulassung zum Steuermann (N. N.) Monate als Steuermann auf Kauffahrteischiffen zur See gefahren ist und während dieser Fahrzeit Beobachtungen und Berechnungen über Kurse und Distanzen, Breite und Länge ausgeführt und schriftlich aufgezeichnet hat,
hat die mit ihm angestellte Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden.

Demselben kann daher die Befugniß beigelegt werden, deutsche Kauffahrteischiffe in großer Fahrt zu führen.

. . . ., den . . ten . . . . 18 . .

Die Prüfungskommission.

(Siegel.) (Unterschriften.)

Formular C.

Zeugniß

über die vor vollständiger Zurücklegung der vorschriftsmäßigen Fahrzeit bestandene Prüfung

zum

Steuermann auf großer Fahrt.

Der (Matrose N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den . . ten . . . . . . 18 . ., wohnhaft in (N. N.),
welcher nach Ablauf seines fünfzehnten Lebensjahres (N. N.) Monate zur See und davon (N. N.) Monate als Vollmatrose auf Segelschiffen der Handelsmarine, (N. N.) Monate als Matrose 1. (2.) Klasse in der Bundes-Kriegsmarine gefahren ist, hat die mit ihm angestellte Prüfung zum Steuermann auf großer Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden.

Demselben kann jedoch die Befugniß, den Steuermannsdienst auf deutschen Kauffahrteischiffen in großer Fahrt zu verrichten, erst dann beigelegt werden, wenn er mindestens noch (N. N.) Monate als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen oder als Matrose 1. oder 2. Klasse in der Bundes-Kriegsmarine, und zwar mindestens (N. N.) Monate auf einem Segelschiff gefahren sein wird.

. . . ., den . . ten . . . . 18 . .

Die Prüfungskommission.

(Siegel.) (Unterschriften.)

Formular D.

Norddeutscher Bund.*)

(Bundeswappen.)

Zeugniß

über die Befähigung

zum

Steuermann auf großer Fahrt.

Dem bisherigen (Matrosen N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den . . ten . . . . 18 . ., wohnhaft in (N. N.),
welcher die vorschriftsmäßige Fahrzeit zur See zurückgelegt und die mit ihm angestellte Prüfung zum Steuermann auf großer Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden hat,

*) Jetzt „Deutsches Reich“ und Reichswappen.

wird hierdurch auf Grund der §§ 7 und 3 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (B. G. Bl. S. 660) die Befugniß beigelegt, den Steuermannsdienst auf deutschen Kauffahrteischiffen jeder Größe und in allen Meeren zu verrichten.*)

. . . ., den . . ten . . . . 18. .

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular E.

Norddeutscher Bund.

(Bundeswappen.)

Zeugniß
über die Befähigung
zum
Schiffer auf großer Fahrt.

Dem bisherigen (Steuermann N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den . . ten . . . . 18. ., wohnhaft in (N. N.),
welcher die vorschriftsmäßige Steuermanns-Fahrzeit zur See zurückgelegt und die mit ihm angestellte Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden hat, wird hierdurch auf Grund der §§ 9 und 3 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (B. G. Bl. S. 660) die Befugniß beigelegt, deutsche Kauffahrteischiffe jeder Größe in allen Meeren zu führen.

. . . ., den . . ten . . . . 18. .

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

---

*) An Stelle des Satzes: „welcher die vorschriftsmäßige" ꝛc. bis „beigelegt" tritt bei Ertheilung des Befähigungszeugnisses für ehemalige Marineoffiziere in Gemäßheit des § 6 der Anordnungen vom 21. Dezember 1874 der Passus:
„wird hierdurch auf Grund der nachgewiesenen Befähigung die Befugniß beigelegt".

Formular F.

Norddeutscher Bund.

(Bundeswappen.)

Zeugniß
über die Befähigung
zum
Schiffer auf europäischer Fahrt.

Dem bisherigen (Steuermann N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den . . ten . . . . 18. ., wohnhaft in (N. N.),
welcher nach seiner Zulassung als Steuermann auf großer Fahrt die vorschriftsmäßige Fahrzeit zur See und als Einzelsteuermann zurückgelegt hat,
wird hierdurch auf Grund der §§ 11 und 3 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (B. G. Bl. S. 660) die Befugniß beigelegt, deutsche Kauffahrteischiffe, und zwar Segelschiffe unter 250 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit und Dampfschiffe jeder Größe zwischen europäischen Häfen und Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres zu führen.

. . . ., den . . ten . . . . 18. .

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular G.

Zeugniß
über die Prüfung
zum
Schiffer auf kleiner Fahrt.

Der (Seemann N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den . . ten . . . . 18. ., wohnhaft in (N. N.),
welcher in der Zeit vom . . ten . . . . 18. . bis zum . . ten . . . . . . 18. . (über) 60 Monate zur See gefahren ist,
hat die mit ihm angestellte schriftliche und mündliche Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden und kann ihm daher die Befugniß beigelegt werden, deutsche Seeschiffe von 30 bis ausschließlich 100 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit in der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite und in der Ostsee zu führen.

. . . ., den . . ten . . . . 18. .

Die Prüfungskommission.

(Siegel.) (Unterschriften.)



Formular H.

Norddeutscher Bund.

(Bundeswappen.)

Zeugniß

über die Befähigung

zum

Schiffer auf kleiner Fahrt.

Dem (Seemann N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den . . ten . . . . 18 . ., wohnhaft in (N. N.),
welcher die vorschriftsmäßige Fahrzeit zur See zurückgelegt und die mit ihm angestellte Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden hat,
wird hierdurch auf Grund der §§ 5 und 2 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (B. G. Bl. S. 660) die Befugniß beigelegt, deutsche Kauffahrteischiffe von 30 bis ausschließlich 100 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit in der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite und in der Ostsee zu führen.

. . . ., den . . ten . . . . 18 . .

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular J.

Norddeutscher Bund.

(Bundeswappen.)

Zeugniß

über die Befähigung

zum

Schiffer auf kleiner Fahrt.

Dem (Seemann N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.) den . . ten . . . . 18 . ., wohnhaft in (N. N.),
welcher die vorschriftsmäßige Fahrzeit zur See zurückgelegt und die Steuermannsprüfung (mit Auszeichnung) bestanden hat,
wird hierdurch auf Grund der §§ 5 und 2 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (B. G. Bl. S. 660) die Befugniß beigelegt, deutsche Kauffahrteischiffe von 30 bis ausschließlich 100 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Trag-

fähigkeit in der Nordsee bis zum 61. Grad nördlicher Breite und in der Ostsee zu führen.

. . . ., den . . ten . . . . 18. .

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Anlage N.

Bekanntmachung, betreffend die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der Deutschen Handelsflotte, vom 30. Juni 1879.

(R. G. Bl. 1879, S. 427 ff.)

Auf Grund des Gesetzes, betreffend den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen, vom 11. Juni 1878 (Reichsgesetzblatt S. 109) in Verbindung mit § 31 der Gewerbeordnung hat der Bundesrath die nachstehenden

Vorschriften über den Nachweis der Befähigung und über das Verfahren bei den Prüfungen der Maschinisten auf deutschen Seedampfschiffen

erlassen:

I. Vorschriften über den Nachweis der Befähigung.*)

II. Vorschriften über das Verfahren bei den Prüfungen.

§ 8.

Von den Landesregierungen werden Kommissionen zur Abnahme der Maschinistenprüfungen erster, zweiter und dritter Klasse eingesetzt. Jede solche Prüfungskommission besteht aus drei Mitgliedern, nämlich:

1) einem Vorsitzenden,
2) einem im Dienst der Kaiserlichen Marine stehenden oder gewesenen Maschinen-Ingenieur beziehungsweise Obermaschinisten, welcher die Maschinen-Ingenieurprüfung bestanden hat, oder einem polytechnisch gebildeten Maschinisten erster Klasse der Handelsflotte, oder einem mit der Konstruktion und dem Betrieb von Schiffsdampfmaschinen vertrauten Techniker, welche als solche mindestens zwölf Monate zur See gefahren haben,
3) einem Navigationslehrer an einer öffentlichen Navigationsschule oder einem Lehrer der Mathematik.

Wer dem Prüflinge behufs der Vorbereitung zur Prüfung Privatunterricht ertheilt hat, kann nicht Mitglied der Prüfungskommission sein.

---

*) S. § 15 der systematischen Darstellung.

§ 9.

Die Prüfungskommissionen machen die Zeit, in welcher die Abhaltung der Prüfungen stattfindet, bekannt. Sie haben gleichzeitig hiervon dem vom Reichskanzler ernannten Inspektor (§ 29) Kenntniß zu geben. Jede Prüfungskommission muß alljährlich mindestens zwei Termine zur Abhaltung von Prüfungen anberaumen.

§ 10.

Der Meldung zur Maschinistenprüfung dritter Klasse müssen beigefügt werden:
- a. der Geburtsschein,
- b. glaubhafte Nachweisung über die im § 3, Absatz 1 bezeichnete Lehr- und Fahrzeit.

Der Meldung zur Maschinistenprüfung zweiter Klasse müssen beigefügt werden:
- a. der Geburtsschein,
- b. vollgültige Nachweise über die im § 3, Absatz 2 bezeichnete Lehr- und Fahrzeit.

Der Meldung zur Maschinistenprüfung erster Klasse müssen beigefügt werden:
- a. das Befähigungszeugniß als Maschinist zweiter Klasse,
- b. vollgültige Nachweise über eine mindestens 24monatliche Dienstzeit als Maschinist zweiter Klasse auf in Fahrt befindlichen Seedampfschiffen.

Der Vorsitzende entscheidet — im Zweifelsfalle nach Anhörung der beiden anderen Mitglieder der Kommission — über die Zulassung und theilt das Ergebniß dem Antragsteller vor Beginn der Prüfung mit.

§ 11.

Die Prüfung erstreckt sich auf die in Anlage I beziehungsweise II und III genannten Gegenstände und zerfällt in
- a. eine schriftliche,
- b. eine praktische und
- c. eine mündliche Prüfung,

von denen die beiden ersterwähnten der mündlichen Prüfung vorangehen.

§ 12.

In der schriftlichen Prüfung erhält der Prüfling je eine Aufgabe aus den in Anlage I bezw. II und III mit einem * bezeichneten Gegenständen.

§ 13.

Während der schriftlichen Prüfung ist durch geeignete Maßnahmen, namentlich durch stete Aufsicht über den Prüfling, und wenn deren gleichzeitig mehrere sind, durch Absonderung derselben von einander dafür Sorge zu tragen, daß sie keinerlei fremde Hülfe und, außer Logarithmen- und trigonometrischen Tafeln, keine Bücher, Schriften und Zeichnungen benutzen. Den ihm angewiesenen Platz darf ein Prüfling, wenn er nicht als zurückgetreten angesehen werden will, nur mit besonderer Erlaubniß verlassen.

§ 14.

Jedem Prüfling wird von der Kommission ein foliirtes Prüfungsheft behändigt. Nachdem er seinen Namen darauf vermerkt, hat er in dasselbe zunächst einen von einem Kommissionsmitgliede zu beglaubigenden Auszug aus den Nachweisen über sein Alter und seine Dienstzeit und später die Lösung beziehungsweise die Lösungen der Aufgaben nebst allen vorzunehmenden Berechnungen u. s. w. mit Tinte einzutragen. Während der schriftlichen Prüfung darf der Prüfling außer dem Prüfungshefte anderes Papier zum Schreiben oder Rechnen nicht benutzen.

§ 15.

Für jeden Gegenstand der schriftlichen Prüfung (Anlage I, II und III) läßt der Reichskanzler eine größere Anzahl Aufgaben entwerfen, welche unter Beifügung der Lösungen der Rechnungsaufgaben den Prüfungskommissionen zugesandt werden.

Diese Aufgaben werden nach den Gegenständen zu Bündeln vereinigt und äußerlich deutlich bezeichnet. Der Prüfling zieht aus jedem dieser Bündel je eine Aufgabe und trägt dieselbe sammt der von ihm bearbeiteten Lösung in das Prüfungsheft ein. Das Ergebniß dieser Lösung wird von einem Kommissionsmitgliede im Hefte sofort nochmals niedergeschrieben oder sonst festgestellt. Auch wird im Hefte die Zeit vermerkt, zu welcher die Lösung der Aufgaben begonnen und beendet ist.

§ 16.

Die beiden im § 8 unter 2 und 3 genannten Mitglieder der Prüfungskommission beurtheilen die von den Prüflingen bearbeiteten Lösungen der schriftlichen Aufgaben unter kurzer Andeutung etwa gefundener Fehler mittelst schriftlicher Randbemerkung in den Prüfungsheften und ertheilen jeder Lösung eine der Censuren „Genügend" oder „Nicht genügend". Wenn eine Einigung über eine Censur nicht herbeigeführt werden kann, so hat der Vorsitzende, falls er Maschinenbau-Techniker ist, dieselbe festzustellen. Im anderen Falle entscheidet die Landesregierung.

Die Prüflinge, welchen bei der schriftlichen Maschinistenprüfung dritter Klasse in A (Sprache), bei den schriftlichen Maschinistenprüfungen zweiter und erster Klasse mindestens in der Hälfte der Fächer, darunter in C 7 bezw C 8 (Technik), die Censur „Genügend" ertheilt ist, erhalten für den Gesammtausfall der schriftlichen Prüfung das Prädikat „Bestanden". Alle übrigen Prüflinge erhalten das Prädikat „Nicht bestanden".

§ 17.

Im Laufe oder unmittelbar nach der schriftlichen Prüfung wird nach näherer Anordnung des Vorsitzenden die *praktische* Prüfung abgehalten.

Dieselbe, welche bei einer Schiffsdampfmaschine — wenn irgend möglich an Bord eines Dampfschiffes — abzuhalten ist, erstreckt sich auf die Konstruktion und Behandlung der Schiffskessel, deren Armatur, der Schiffsdampfmaschinen und ihrer Theile, sowie der Treibapparate, außerdem für Maschinisten erster und zweiter Klasse auf die Konstruktion und Behandlung der Hülfsdampfmaschinen auf Dampf-

schiffen, und außerdem bei Maschinisten erster Klasse auf Konstruktion und Behandlung der Destillirapparate. Die praktische Prüfung ist in Gegenwart sämmtlicher Mitglieder der Kommission von dem im § 8 unter 2 genannten Mitgliede der Prüfungskommission abzunehmen.

Ist der Vorsitzende der Kommission Maschinenbau-Techniker, so steht es ihm frei, die praktische Prüfung selbst abzunehmen.

Jedem Prüflinge müssen in dieser praktischen Prüfung mindestens sechs verschiedene Aufgaben gestellt werden.

Ob eine Aufgabe „genügend" gelöst worden ist, entscheidet derjenige, welcher die Prüfung abgenommen hat. Nur diejenigen Prüflinge, welche mindestens die Hälfte der ihnen gestellten Aufgaben „genügend" gelöst haben, erhalten für die praktische Prüfung das Prädikat „Bestanden", die übrigen das Prädikat „Nicht bestanden".

§ 18.

Wer in der schriftlichen oder in der praktischen Prüfung das Prädikat „Bestanden" nicht erhalten hat, gilt als nicht bestanden und wird der mündlichen Prüfung nicht mehr unterworfen. Es wird ihm darüber von dem Vorsitzenden zu Protokoll Eröffnung gemacht.

§ 19.

Die mündliche Prüfung wird von sämmtlichen Kommissionsmitgliedern abgehalten.

Dieselben haben sich zu vergewissern, ob der Prüfling die Lehren seines Faches, soweit diese Gegenstand der Prüfung sind, wirklich verstanden, sich zu eigen gemacht und in deren Anwendung Geläufigkeit erworben hat.

Die Prüfung kann sich auf alle in Anlage I bezw. Anlage II und Anlage III bezeichneten Fächer erstrecken. Sie ist vorzugsweise auf diejenigen Fächer zu richten, in denen schriftlich entweder überhaupt nicht, oder mit ungenügendem Ergebnisse geprüft worden ist. Die mündliche Prüfung wird so lange fortgesetzt, bis sämmtliche Mitglieder der Prüfungskommission über den Grad der Befähigung des Prüflings sich ein genügendes Urtheil gebildet haben.

Gleichzeitig dürfen nicht mehr als zwölf Prüflinge mündlich geprüft werden. Ob die mündliche Prüfung öffentlich abgehalten werden soll, bestimmt die Landesregierung.

§ 20.

Ueber den Ausfall der mündlichen Prüfung entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit durch Ertheilung eines der Prädikate „Bestanden" und „Nicht bestanden".

Die Abstimmung jedes Kommissionsmitgliedes muß im Prüfungsheft vermerkt werden.

§ 21.

Prüflinge, welche in der mündlichen Prüfung das Prädikat „Nicht bestanden" erhalten haben, gelten überhaupt und ohne Rücksicht auf den Ausfall der schrift-

lichen und der praktischen Prüfung als nicht bestanden. Bei etwaiger späterer Wiederholung der Prüfung müssen dieselben auch die schriftliche und die praktische Prüfung nochmals ablegen, wofern die Wiederholung nicht binnen Jahresfrist vor derselben Prüfungskommission stattfindet.

§ 22.

Ob und welche von den in allen drei Prüfungsabschnitten bestandenen Prüflingen für den Gesammtausfall der Prüfung statt des Prädikats „Bestanden" das Prädikat „Mit Auszeichnung bestanden" erhalten sollen, entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit.

§ 23.

Die Prüfungskommission fertigt die Prüfungszeugnisse nach Maßgabe der Formulare A, B und C aus.

§ 24.

Auf Grund der Prüfungszeugnisse (§ 23) werden von der zuständigen Verwaltungsbehörde die Befähigungszeugnisse (§ 31 der Gewerbeordnung) nach den Formularen D, E und F ausgefertigt.

Die Ausfertigung der Befähigungszeugnisse auf Grund der §§ 5 und 6 hat nach den Formularen G, H und J zu erfolgen.

Bei Aushändigung der Befähigungszeugnisse höherer Klassen sind diejenigen der niederen Klassen zurückzubehalten.

§ 25.

Die weiteren Bestimmungen über die zur Ausstellung der Befähigungszeugnisse zuständige Behörde und über das Verfahren bei Ertheilung der Zeugnisse werden von der betreffenden Landesregierung erlassen.

§ 26.

Wer die Prüfung nicht bestanden hat, kann zu deren Wiederholung innerhalb des Reichsgebiets erst nach einer von der Prüfungskommission festzusetzenden, jedoch nicht unter drei Monaten zu bemessenden Frist zugelassen werden.

Wer bei der Prüfung fremde Hülfe oder nicht gestattete Bücher, Tafeln, Geräthe u. s. w. benutzt, wird von der Fortsetzung der Prüfung ausgeschlossen und zu einer neuen Prüfung erst nach sechs Monaten wieder zugelassen. Derselbe Nachtheil trifft solche, welche ihren Mitprüflingen helfen oder unerlaubte Hülfe verschaffen.

§ 27.

Die Prüfungsgebühren, einschließlich des etwaigen Stempels, betragen für die Prüfung zur dritten Klasse 10 Mark, für die Prüfung zur zweiten Klasse 15 Mark und für die Prüfung zur ersten Klasse 30 Mark, und müssen vor Beginn der Prüfung eingezahlt werden.

§ 28.

Ueber jede Prüfung ist ein von allen Kommissionsmitgliedern zu unterschreibendes summarisches Protokoll aufzunehmen, welches nebst den schriftlichen Arbeiten der Geprüften bei den Kommissionsakten verbleibt.

Die in jedem der drei Prüfungsabschnitte ertheilten Prädikate werden in das Prüfungsheft eingetragen.

Ueber die Prüfungsverhandlungen dürfen an dritte Personen Mittheilungen nicht gemacht werden.

§ 29.

Zur Beaufsichtigung des Maschinisten-Prüfungswesens im Reichsgebiet bestellt der Reichskanzler nach Anhörung des Bundesraths-Ausschusses für Handel und Verkehr die erforderliche Anzahl Inspektoren.

Diese haben darauf zu achten, daß die in Bezug auf die Prüfungen erlassenen Vorschriften befolgt, und daß überall gleichmäßige Anforderungen an die Prüflinge gestellt werden.

Sie sind insbesondere befugt:

1) den Prüfungen und den Verhandlungen der Prüfungskommissionen beizuwohnen und von den schriftlichen Arbeiten der Prüflinge Einsicht zu nehmen;
2) bei den mündlichen Prüfungen einzelne Materien zu bezeichnen, aus welchen den Prüflingen Fragen vorzulegen sind;
3) gegen die Entscheidung der Prüfungskommission Einspruch zu erheben, falls diese den bestehenden Vorschriften zuwider einem Prüflinge das Prädikat „Bestanden" oder „Mit Auszeichnung bestanden" statt des Prädikats „Nicht bestanden" zu ertheilen beabsichtigt.

Gelingt es in einem solchen Falle nicht, eine Verständigung herbeizuführen, so hat der Inspektor sofort dem Reichskanzler Bericht zu erstatten, welcher demnächst in der Sache endgültig entscheidet.

§ 30.

Diese Vorschriften treten am 1. Januar 1880 in Kraft.

Berlin, den 30. Juni 1879.

Der Reichskanzler.
In Vertretung:
Eck.

Anlage I.

Maschinistenprüfung dritter Klasse.

Die Prüfung für Maschinisten dritter Klasse auf Seedampfschiffen erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

A. Sprache.

* Kenntniß der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, über einen Vorgang aus dem Dienstkreise eines Maschinisten dritter Klasse eine schriftliche Anzeige in angemessener Form zu erstatten.

Die Landesregierungen können in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen die gleiche Kenntniß einer anderen Sprache für genügend erklären.

B. Technik.

1) Allgemeine Kenntniß der gebräuchlichsten Schiffsdampfkessel und der einzelnen Theile derselben, sowie der Armatur (Speise- und Sicherheitsvorrichtungen). — Kenntniß der Behandlung der Kessel während der Fahrt im Flußwasser und Seewasser und während des Liegens unter Dampf. — Kenntniß des Verhaltens beim Ueberkochen der Kessel. — Kenntniß des Einflusses des Wasserstandes auf die Sicherheit und den Betrieb der Kessel und der Maschine, Kenntniß der Nothwendigkeit des Ausblasens, des Salzabblasens. — Kenntniß der Reinigung der Kessel, sowie Ausführung von kleinen Reparaturen während der Fahrt. Kenntniß der Instandhaltung der Kessel während des Aufliegens des Schiffes.

2) Allgemeine Kenntniß der gebräuchlichsten Arten von Schiffsdampfmaschinen, ihrer einzelnen Theile, Zusammensetzung, Wirkung und Behandlung während der Fahrt, des Liegens unter Dampf und beim Ueberkochen der Kessel. — Kenntniß der Umsteuerungsapparate und deren Behandlung. — Beurtheilung des Zustandes der Maschinen, sowie Ausführung von kleinen Reparaturen während der Fahrt.

3) Kenntniß der Treibapparate und Ausführung kleiner Reparaturen an denselben.

4) Kenntniß der zur Sicherheit des Betriebes der Dampfkessel gesetzlich erforderlichen Vorrichtungen und Anwendung derselben.

Anlage II.

Maschinistenprüfung zweiter Klasse.

Die Prüfung für Maschinisten zweiter Klasse auf Seedampfschiffen erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

A. Sprachen.

1) Kenntniß der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken.

Die Landesregierungen können in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen die gleiche Kenntniß einer anderen Sprache für genügend erachten.

2) Kenntniß der englischen Sprache, soweit sie zum Verständniß der technischen Ausdrücke in Bezug auf die Konstruktion und den Betrieb von Dampfmaschinen nothwendig ist.

B. Mathematik und Mechanik.

* 1) Die Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen Brüchen und Dezimalbrüchen und die Regeladetri.

* 2) Kenntniß der einfacheren geometrischen Begriffe von Linien, Winkeln und Dreiecken, sowie von dem Kreise und den einfachen geometrischen Körpern.

* 3) Kenntniß der einfachen Maschinen (Hebel, Rolle, Keil).

C. Technik.

1) Kenntniß der gebräuchlichsten Schiffsdampfkessel und der einzelnen Theile derselben, sowie der Armatur (Speise- und Sicherheitsvorrichtungen). — Kenntniß der Behandlung der Kessel während der Fahrt im Flußwasser und Seewasser und während des Liegens unter Dampf. — Kenntniß des Verhaltens beim Ueberkochen der Kessel. — Kenntniß des Einflusses des Wasserstandes auf die Sicherheit und den Betrieb der Kessel und der Maschine, Kenntniß der Nothwendigkeit des Ausblasens, des Salzabblasens, sowie der Prüfung des Salzgehaltes des Kesselwassers. — Kenntniß der Reinigung der Kessel und Beurtheilung des Zustandes derselben, sowie Ausführung von Reparaturen während der Fahrt. — Kenntniß der Instandhaltung der Kessel während des Aufliegens des Schiffes.

2) Kenntniß der gebräuchlichsten Arten von Schiffsdampfmaschinen, ihrer einzelnen Theile, Zusammensetzung, Wirkung und Behandlung während der Fahrt, des Liegens unter Dampf und beim Ueberkochen der Kessel. — Kenntniß der Umsteuerungsapparate und deren Behandlung. — Kenntniß des Indikators, des Verfahrens, ihn zu befestigen, Kenntniß des Abnehmens von Diagrammen. — Beurtheilung des Zustandes der Maschinen und Ausführung von Reparaturen während der Fahrt.

3) Kenntniß der Treibapparate und Ausführung von Reparaturen an denselben.

4) Kenntniß und Behandlung der Hülfsmaschinen auf Dampfschiffen.

5) Kenntniß der Heiz- und Schmiermaterialien.

6) Kenntniß der Eigenschaften der Wasserdämpfe.

*7) Fähigkeit im Aufmessen und Skizziren von Maschinentheilen und Kesseltheilen.

8) Kenntniß der gesetzlichen Bestimmungen über die Anlage, Prüfung und den Betrieb von Dampfkesseln.

Anlage III.

Maschinistenprüfung erster Klasse.

Die Prüfung für Maschinisten erster Klasse auf Seedampfschiffen erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

A. Sprachen.

*1) Kenntniß der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken.

Die Landesregierungen können in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen die gleiche Kenntniß einer anderen Sprache für genügend erklären.

2) Kenntniß der englischen Sprache, soweit sie zum Verständniß der technischen Ausdrücke in Bezug auf die Konstruktion und den Betrieb von Dampfmaschinen nothwendig ist.

B. Mathematik, Mechanik und Physik.

*1) Arithmetik.

a. Die Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen Brüchen, Dezimalbrüchen und Buchstaben; Anwendung derselben auf das Lösen von Verhältnißgleichungen und einfachen Gleichungen ersten Grades.
b. Berechnung von Quadrat- und Kubikwurzeln.
c. Rechnen mit Logarithmen.

2) Planimetrie.

a. Kenntniß der einfacheren Sätze über die Gleichheit von Winkeln, sowie über die Kongruenz, Aehnlichkeit und Gleichheit geradliniger Figuren.
b. Kenntniß der einfacheren Sätze vom Kreise und von den Winkeln im Kreise.
c. Lösen leichter Konstruktions- und Rechnungsaufgaben vermittelst der Lehrsätze.
d. Berechnung des Flächeninhalts drei- und vierseitiger Figuren, sowie des Inhalts des Kreises.
e. Näherungsweise Berechnung von durch krumme Linien begrenzten Flächen.

*3) Stereometrie.

a. Kenntniß der einfachsten Sätze über die gegenseitige Lage von Linien, Ebenen und über Kegelschnitte.
b. Berechnung des Inhalts von Prismen, Cylindern, Pyramiden und abgestumpften Pyramiden, Kegeln und abgestumpften Kegeln, Kugeln und Kugelabschnitten.
c. Näherungsweise Berechnung von durch krumme Flächen begrenzten Körpern beziehungsweise Hohlräumen.

4) Ebene Trigonometrie.

a. Kenntniß der trigonometrischen Funktionen.

b. Berechnung der Seiten und Winkel rechtwinkliger und schiefwinkliger Dreiecke.

*5) Mechanik.

Kenntniß der einfachen Maschinen (Hebel, Rolle, Schiefebene, Keil, Rad an der Welle, Schraube), der einfachen Maschinentheile (Schrauben, Nieten, Zapfen, Zapfenlager, Riemscheiben, Zahnräder, Kurbeln, Hebel, Ventile, Kolben, Seile, Ketten) und des Widerstandes gegen Bewegung (Reibung, Seilsteifigkeit).

6) Physik.

Kenntniß der hauptsächlichsten physikalischen Eigenschaften der Körper.

Kenntniß der allgemeinen Wärmelehren, namentlich der Eigenschaften der Wasserdämpfe und der Entwickelung der Wärme durch Verbrennung.

C. Technik.

1) Kenntniß der gebräuchlichsten Schiffsdampfkessel und der einzelnen Theile derselben, sowie der Armatur (Speise- und Sicherheitsvorrichtungen). Berechnung der Größe und Leistungsfähigkeit der Kessel, Berechnung ihrer Rost- und Heizflächen. — Kenntniß der Behandlung der Kessel während der Fahrt im Flußwasser und Seewasser und während des Liegens unter Dampf. — Kenntniß des Verhaltens beim Ueberkochen der Kessel. — Kenntniß des Einflusses des Wasserstandes auf die Sicherheit und den Betrieb der Kessel und der Maschine, Kenntniß der Nothwendigkeit des Ausblasens, des Salzabblasens, sowie der Prüfung des Salzgehaltes des Kesselwassers. — Kenntniß der Reinigung der Kessel und Beurtheilung des Zustandes derselben, sowie Ausführung von Reparaturen auf der Fahrt. Kenntniß der Instandhaltung der Kessel während des Aufliegens des Schiffes.

2) Kenntniß der gebräuchlichsten Arten von Schiffsdampfmaschinen und ihrer einzelnen Theile, Zusammensetzung, Wirkung und Behandlung während der Fahrt, des Liegens unter Dampf und beim Ueberkochen der Kessel. — Kenntniß der Umsteuerungsapparate und deren Behandlung. — Kenntniß des Indikators, des Verfahrens, ihn zu befestigen, Kenntniß des Abnehmens und der Berechnung von Diagrammen und Fähigkeit zur Beurtheilung der Indikatordiagramme. — Beurtheilung des Zustandes der Maschinen und Ausführung von Reparaturen während der Fahrt.

3) Kenntniß der Beaufsichtigung der Kohlenräume.

4) Kenntniß der Dampflenzvorrichtungen, Feuerlöscheinrichtungen, Dampf- beziehungsweise Warmwasser-Heizvorrichtungen.

5) Kenntniß der Treibapparate und Ausführung von Reparaturen an denselben.

6) Kenntniß und Behandlung der Hülfsmaschinen auf Dampfschiffen und der Destillirapparate.

7) Kenntniß der Heiz- und Schmiermaterialien.

*8) Fähigkeit im Aufmessen, Skizziren und Zeichnen von Maschinentheilen und Kesseltheilen.

*9) Kenntniß der Regulirung der Schieberbewegungen.

10) Kenntniß der gesetzlichen Bestimmungen über die Anlage, Prüfung und den Betrieb von Dampfkesseln.

Formular A.

Zeugniß
über die Prüfung
zum
Maschinisten dritter Klasse
auf
deutschen Seedampfschiffen.

Der (N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den ..ten ..... 18.., wohnhaft in (N. N.), welcher nach Ablauf seines fünfzehnten Lebensjahres eine (N. N.) monatliche Lehrzeit in .... und davon (N. N.) Monate an Bord in Fahrt befindlicher Dampfschiffe zugebracht hat, hat die mit ihm angestellte Prüfung zum Maschinisten dritter Klasse (mit Auszeichnung) bestanden.

Demselben kann daher die Befugniß zur Leitung der Maschinen von deutschen Schleppdampfschiffen und von solchen deutschen Seedampfschiffen, deren Fahrten sich nicht über fünfzig Seemeilen von der Küste erstrecken, beigelegt werden.

...... den ..ten ...... 18..

Die Prüfungskommission.

(Siegel.) (Unterschriften.)

Formular B.

Zeugniß
über die Prüfung
zum
Maschinisten zweiter Klasse
auf
deutschen Seedampfschiffen.

Der (N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den ..ten ..... 18.., wohnhaft in (N. N.), welcher nach Ablauf seines fünfzehnten Lebensjahres eine (N. N.) monatliche Lehrzeit in .... und davon (N. N.) Monate in einer Maschinenwerkstatt und (N. N.) Monate in dem Maschinenpersonal in Fahrt befindlicher Seedampfschiffe zugebracht hat, hat die mit ihm angestellte Prüfung zum Maschinisten zweiter Klasse (mit Auszeichnung) bestanden.

Demselben kann daher die Befugniß zur Leitung der Maschinen von deutschen Seedampfschiffen auf Fahrten zwischen europäischen Häfen und Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres beigelegt werden.

...... den ..ten ...... 18..

Die Prüfungskommission.

(Siegel.) (Unterschriften.)

Formular C.

Zeugniß über die Prüfung zum Maschinisten erster Klasse auf deutschen Seedampfschiffen.

Der Maschinist zweiter Klasse (N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den ..ten ..... 18.., wohnhaft in (N. N.), welcher (N. N.) Monate als Maschinist zweiter Klasse auf in Fahrt befindlichen Seedampfschiffen gedient hat, hat die mit ihm angestellte Prüfung zum Maschinisten erster Klasse (mit Auszeichnung) bestanden.

Demselben kann daher die Befugniß zur Leitung der Maschinen von deutschen Seedampfschiffen auf Fahrten in allen Meeren beigelegt werden.

.... den ..ten .... 18..

Die Prüfungskommission.

(Siegel.) (Unterschriften.)

Formular D.

Deutsches Reich.

(Reichswappen.)

Zeugniß über die Befähigung zum Maschinisten dritter Klasse auf deutschen Seedampfschiffen.

Dem (N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den ..ten ..... 18.., wohnhaft in (N. N.), welcher die vorschriftsmäße Lehr- und Fahrzeit im Maschinistenfache zurückgelegt und die mit ihm angestellte Prüfung zum Maschinisten dritter

Klasse (mit Auszeichnung) bestanden hat, wird hierdurch auf Grund der §§ 1 und 2 der Bekanntmachung, betreffend die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte, vom .... die Befugniß zur Leitung der Maschinen deutscher Schleppdampfschiffe und solcher deutschen Seedampfschiffe, deren Fahrten sich nicht über fünfzig Seemeilen von der Küste erstrecken, beigelegt.

.... den ..ten ...... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular E.

Deutsches Reich.

(Reichswappen.)

Zeugniß
über die Befähigung
zum
Maschinisten zweiter Klasse
auf
deutschen Seedampfschiffen.

Dem (N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den ..ten ..... 18.., wohnhaft in (N. N.), welcher die vorschriftsmäßige Lehr- und Fahrzeit im Maschinistenfache zurückgelegt und die mit ihm angestellte Prüfung zum Maschinisten zweiter Klasse (mit Auszeichnung) bestanden hat, wird hierdurch auf Grund der §§ 1 und 2 der Bekanntmachung, betreffend die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte, vom .... die Befugniß zur Leitung der Maschinen deutscher Seedampfschiffe auf Fahrten zwischen europäischen Häfen und Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres beigelegt.

.... den ..ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular F.

Deutsches Reich.

(Reichswappen)

Zeugniß
über die Befähigung
zum
Maschinisten erster Klasse
auf
deutschen Seedampfschiffen.

Dem bisherigen Maschinisten zweiter Klasse (N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den ..ten ...... 18.., wohnhaft in (N. N.), welcher die vorschriftsmäßige Dienstzeit als Maschinist zweiter Klasse auf in Fahrt befindlichen

Seedampfschiffen zurückgelegt und die mit ihm angestellte Prüfung zum Maschinisten erster Klasse (mit Auszeichnung) bestanden hat, wird hierdurch auf Grund der §§ 1 und 2 der Bekanntmachung, betreffend die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte, vom .... die Befugniß zur Leitung der Maschinen deutscher Seedampfschiffe auf Fahrten in allen Meeren beigelegt.

.... den ..ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular G.

Deutsches Reich.

(Reichswappen.)

Zeugniß
über die Befähigung
zum
Maschinisten dritter Klasse
auf
deutschen Seedampfschiffen.

Dem (N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den ..ten ..... 18.., wohnhaft in (N. N.), wird hierdurch bezeugt, daß derselbe auf Grund des § .... der Bekanntmachung, betreffend die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte, vom .... die Befugniß zur Leitung der Maschinen deutscher Schleppdampfschiffe und solcher deutschen Seedampfschiffe, deren Fahrten sich nicht über fünzig Seemeilen von der Küste erstrecken, besitzt.

.... den ..ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular H.

Deutsches Reich.

(Reichswappen.)

Zeugniß
über die Befähigung
zum
Maschinisten zweiter Klasse
auf
deutschen Seedampfschiffen.

Dem (N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den ..ten ..... 18.., wohnhaft in (N. N.), wird hierdurch bezeugt, daß derselbe auf Grund des § .... der Bekanntmachung, betreffend die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen

der deutschen Handelsflotte, vom ..... die Befugniß zur Leitung der Maschinen deutscher Seedampfschiffe auf Fahrten zwischen europäischen Häfen und Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres besitzt.

.... den ..ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular J.

Deutsches Reich.

(Reichswappen.)

Zeugniß
über die Befähigung
zum
Maschinisten erster Klasse
auf
deutschen Seedampfschiffen.

Dem (N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den ..ten ..... 18.., wohnhaft in (N. N.), wird hierdurch bezeugt, daß derselbe auf Grund des § .... der Bekanntmachung, betreffend die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte, vom ...... die Befugniß zur Leitung der Maschinen deutscher Seedampfschiffe auf Fahrten in allen Meeren besitzt.

.... den ..ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Anlage O.

Die inländischen Seemannsämter und die denselben vorgesetzten Landesbehörden.

(Handbuch für die Deutsche Handelsmarine, 1883, S. 36 bis 40.)

A. In Preußen.

1. Vorgesetzte Landesbehörde: der Regierungspräsident zu Königsberg.

Die Musterungsbehörden zu Memel, Pillau und Königsberg i. Pr.

2. Vorgesetzte Landesbehörde: der Regierungspräsident zu Danzig.

Die Musterungsbehörden zu Elbing und Danzig.

3. Vorgesetzte Landesbehörde: der Regierungspräsident zu Köslin.

Die Musterungsbehörden zu Stolpmünde, Rügenwalde und Kolbergermünde.

4. Vorgesetzte Landesbehörde: der Regierungspräsident zu Stettin.

Die Musterungsbehörden zu Swinemünde, Stettin, Ueckermünde und Anklam.

5. Vorgesetzte Landesbehörde: der Regierungspräsident zu Stralsund.

Die Musterungsbehörden zu Wolgast, Greifswald, Stralsund und Barth.

6. Vorgesetzte Landesbehörde: Bezirksregierung zu Schleswig.

Die Musterungsbehörden zu Neustadt in Holstein, Burg a. F., Heiligenhafen; das Gut-Inspektorat zu Neudorf, Kreis Plön; der Polizeikommissar zu Schönberg in Holstein; die Musterungsbehörde zu Kiel; der Hafenmeister zu Holtenau; die Musterungsbehörde zu Eckernförde; die Hafen- und Brückenkommission zu Schleswig; die Musterungsbehörden zu Arnis, Kappeln, Flensburg, Ekensund, Sonderburg; die Hardesvogtei zu Augustenburg; die Musterungsbehörden zu Norburg, Apenrade, Hadersleben, Hoyer; die Hardesvogtei Wisbye und Niebüll zu Tondern, die Landvogtei zu Keitum auf Sylt; das Koogsinspektorat zu Niebüll; die Musterungsbehörde zu Wyk auf Föhr; die Hardesvogteien zu Pellworm und Nordstrand; die Musterungsbehörden zu Husum, Tönning, Friedrichstadt, Rendsburg, Pahlhude; die Kirchspielvogteien zu Lunden und Wesselburen; die Musterungsbehörde zu Büsum; die Kirchspielvogtei Nr. II. zu Meldorf; die Kirchspielvogteien zu Marne und St. Margarethen; das Nebenzollamt I zu Wewelsfleth; die Bürgermeisterämter zu Wilster, Itzehoe, Krempe Glückstadt; das Gutsinspektorat zu Kollmar; die Bürgermeisterämter zu Elmshorn und Uetersen; das Gutsinspektorat zu Haseldorf; die Musterungsbehörden zu Blankenese und Altona.

7. Vorgesetzte Landesbehörde: Landdrostei zu Lüneburg.

Die Musterungsbehörde zu Harburg.

8. Vorgesetzte Landesbehörde: Landdrostei zu Stade.

Die Musterungsbehörde zu Cranz; das Amt zu Jork; der Magistrat zu Stade; die Aemter zu Freiburg und Neuhaus a. d. O.; die Musterungsbehörde zu Geestemünde; das Amt zu Blumenthal.

9. Vorgesetzte Landesbehörde: Landdrostei zu Aurich.

Die Musterungsbehörden zu Wilhelmshaven, Karolinensiel, Neu-Harrlinger Siel, Westeraccumersiel, Norden, Emden, Großefehn, Oldersum, Leer, West-Rhauderfehn, Papenburg, Weener und Ditzum.

B. In Mecklenburg-Schwerin.

10. Vorgesetzte Landesbehörde: Großherzogliches Ministerium des Innern zu Schwerin.

Das Großherzogliche Amt und der Magistrat zu Ribnitz.

11. Vorgesetzte Landesbehörde: Magistrat zu Rostock (unter dem Großherzoglichen Ministerium des Innern zu Schwerin).

Das Gewett zu Rostock.

12. Vorgesetzte Landesbehörde: Magistrat zu Wismar (unter dem Großherzoglichen Ministerium des Innern zu Schwerin).

Die Schifferältesten zu Wismar.

C. In Oldenburg.

13. Vorgesetzte Landesbehörde: Großherzogliches Staatsministerium, Departement des Innern, zu Oldenburg.

Die Seemannsämter zu Brake, Varel, Jever und Friesoythe.

D. In Lübeck.

14. Vorgesetzte Landesbehörde: Stadt- und Landamt zu Lübeck.

Das Seemannsamt zu Lübeck.

E. In Bremen.

15. Vorgesetzte Landesbehörde: Die Behörde für den Wasserschout, die Seefahrtsschule und das Lootsenwesen zu Bremen.

Die Seemannsämter zu Bremen, Bremerhaven und Vegesack.

F. In Hamburg.

16. Vorgesetzte Landesbehörde: Die Deputation für Handel und Schifffahrt zu Hamburg.

Die Seemannsämter Hamburg und Cuxhaven.

Anlage P.

Musterrolle.

(Erste Seite.)

№ ....

Deutsches Reich.

(Reichsadler.)

Musterrolle

der Mannschaft des Deutschen Schiffes

....

Heimathshafen: ....

Unterscheidungs-Signal: ....

(Zweite Seite.)

Vor dem unterzeichneten Seemannsamte der Königlich Preußischen Musterungsbehörde in .... sind erschienen der Schiffer ....,
führend das Deutsche Schiff ....
einerseits

und

die nachbenannten Schiffsleute andererseits:

1. .... aus ....
2. .... " ....
3. .... " ....
4. .... " ....
5. .... " ....
6. .... " ....
7. .... " ....
8. .... " ....
9. .... " ....
10. .... " ....
11. .... " ....
12. .... " ....
13. .... " ....
14. .... " ....
15. .... " ....
16. .... " ....

Dieselben haben den nachfolgenden zwischen ihnen abgeschlossenen Heuervertrag verlautbart:

I.

Die vorbenannten Schiffsleute verheuern sich zum Schiffsdienste auf dem oben bezeichneten Schiffe nach Maßgabe der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 (Reichsgesetzblatt Seite 409) für die Reise ....
....

II.

Die Heuer für die einzelnen Schiffsleute ist auf die neben den Namensunterschriften vermerkten Beträge (A.) vereinbart und sind darauf die ebendaselbst (B.) angegebenen Vorschüsse bezw. Handgelder gezahlt.

III.

An Beköstigung erhält jeder Schiffsmann:

....
....

IV.

Besondere Verabredungen sind .... getroffen.

(Dritte Seite.)

Vorstehende Verhandlung ist — einschließlich der nachfolgenden Angaben über Heuer, Vorschuß und Handgeld — den Anwesenden vorgelesen, von ihnen genehmigt und von den Schiffsleuten

A.	B.	C.	D.
Heuer monatlich	Vorschuß bezw. Handgeld	Namensunterschrift	Dienstliche Stellung
		1.	
		2.	
		3.	
		4.	
		5.	
		6.	
		7.	
		8.	
		9.	
		10.	
		11.	
		12.	
		13.	
		14.	
		15.	
		16.	

vorstehend, sowie von dem Schiffer, wie folgt: ....
unterschrieben.

, den ten ... 18 .

Das Seemannsamt.
Königlich Preußische Musterungsbehörde.

Anlage Q.

Bekanntmachung, betreffend den Tarif der Kosten, welche für die Musterungsverhandlungen von den Seemannsämtern innerhalb des Bundesgebietes zu erheben sind, vom 22. Februar 1873.

(R. G. Bl. 1873, S. 432.)

Auf Grund des § 23 der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 (R. G. Bl. S. 413) hat der Bundesrath den nachfolgenden

Tarif

der Kosten, welche für die Musterungsverhandlungen von den Seemannsämtern innerhalb des Bundesgebietes zu erheben sind, festgestellt:

№	Bezeichnung des Amtsgeschäfts	Kosten	
		ℳ	₰
1	Ausfertigung einer neuen Musterrolle:		
	a. für ein Schiff von mehr als 300 Kubikmeter = 105,9 britischen Register-Tons Netto-Raumgehalt . . .	6	—
	b. für ein kleineres Schiff	3	—
2	Anmusterung eines Schiffsmannes	—	75
3	Abmusterung eines Schiffsmannes	—	75
4	Abänderung der Musterrolle außerhalb des Falles einer An- oder Abmusterung:		
	a. für ein Schiff von mehr als 300 Kubikmeter = 105,9 britische Register-Tons Netto-Raumgehalt	3	—
	b. für ein kleineres Schiff	1	50

Anmerkung:

a. Die Beträge zu 2 und 3 sind für jeden Schiffsmann und für jede Person, welche ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, auf einem Schiffe als Maschinist, Aufwärter oder in anderer Eigenschaft angestellt ist (Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 § 3), besonders zu entrichten.

b. Die vorstehenden Tarifsätze schließen zugleich etwaige Stempelkosten in sich.

Berlin, den 22. Februar 1873.

Das Reichskanzleramt.
gez. Delbrück.

Anlage R.

Gebühren und Kosten bei den Konsulaten in Schifffahrts-angelegenheiten.

I. Gesetz, betreffend die Gebühren und Kosten bei den Konsulaten des Deutschen Reichs, vom 1. Juli 1872 (R. G. Bl. S. 245 f.). Auszug.

§ 1.

Bei den Konsulaten des Deutschen Reichs sollen die Gebühren und Kosten nach dem diesem Gesetze angehängten Tarif und den folgenden näheren Bestimmungen erhoben werden.

§ 2.

Die in dem Tarif festgesetzten Gebühren dürfen von Berufskonsuln und von solchen Wahlkonsuln, welche auf Grund des § 10 des Gesetzes vom 8. November 1867, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate, sowie die Amtsrechte und Pflichten der Bundeskonsuln, Erstattung dienstlicher Ausgaben aus Reichsmitteln beanspruchen, nur im Falle der Dürftigkeit der Betheiligten erlassen werden.

§ 4.

Wird die Amtsthätigkeit des Konsuls in Anspruch genommen, das Gesuch aber vor vollständiger Aufnahme der Verhandlung zurückgezogen, oder der Abschluß des Geschäfts von Seiten der Parteien vereitelt, so wird die Hälfte der betreffenden Tarifsätze erhoben.

Für die bloße Aufnahme von Anträgen sind keine Gebühren zu erheben.

§ 5.

Ist ein Dokument oder eine Verhandlung in verschiedenen Sprachen aufgenommen, so werden die Sätze des Tarifs um die Hälfte erhöht.

§ 6.

Baare Auslagen (z. B. Gebühren der Zeugen, Rechtsbeistände, Sachverständigen oder Dolmetscher, an dritte Personen gezahlte Provisionen, Insertionskosten, Portokosten, Transportkosten bei Amtsgeschäften außerhalb des Konsulats, Lagergebühren u. s. w.) werden besonders erstattet.

§ 7.

Wahlkonsuln können für dienstlich verausgabte Gelder ortsübliche Zinsen berechnen, auch für Geschäfte, welche außerhalb des Kreises ihrer amtlichen Wirksamkeit liegen, die ortsübliche Vergütung beanspruchen.

§ 9.

Beschwerden über den Ansatz der Gebühren und Kosten sind bei dem Reichskanzler (Auswärtiges Amt) anzubringen.

II. Tarif zu vorstehendem Gesetz. Auszug.

Nr.	Bezeichnung des Amtsgeschäfts.	Gebühren der Konsulate in Europa excl. der Türkei nebst Vasallenstaaten.		außerhalb Europa sowie in der Türkei nebst Vasallenstaaten.	
		Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
9	**Bergung:**				
	Mitwirkung bei Rettungs- und Bergungsmaßregeln bei Schiffsunfällen: nach Umfang der Arbeit	5—50	—	10—100	—
10	**Bodmerei:**				
	Feststellung der Nothwendigkeit eines Bodmereigeschäfts	4	—	8	—
12	**Desertion:**				
	Mitwirkung bei Verfolgung eines desertirten Seemanns der Handelsmarine, einschließlich der Assistenz bei Gerichtsverhandlungen	2	—	4	—
13	**Dispache:**				
	Aufmachung einer Dispache, nach Umfang der Arbeit	5—50	—	10—100	—
16	**Entscheidung, provisorische, von Streitigkeiten zwischen Schiffer und Mannschaft**	3	—	6	—
	Wird die Klage vor der Entscheidung zurückgenommen oder die Sache durch Vergleich erledigt	2	—	4	—
	Expedition von Schiffen, s. Schiffssachen.				
18	**Gesundheitspaß:**				
	a. Ausstellung eines Gesundheitspasses	2	—	3	—
	b. Visa	1	—	2	—
19	**Haverei:**				
	Besichtigung des Schiffes bei Havereifällen, behufs Ermittelung des Schadens	3	—	5	—
	Dauert das Geschäft länger als eine Stunde, für jede weitere auch nur angefangene Stunde	1	—	2	—
23	**Musterrolle:**				
	a. Ausfertigung einer neuen Musterrolle	4	—	6	—
	b. Abänderung der Musterrolle:				
	für jede An- und Abmusterung	—	20	1	—

Nr.	Bezeichnung des Amtsgeschäfts.	Gebühren der Konsulate in Europa excl. der Türkei nebst Vasallenstaaten.		außerhalb Europa sowie in der Türkei nebst Vasallenstaaten.	
		Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
	Werden mehrere An- und Abmusterungen in demselben Akte vollzogen, so wird für die zweite und jede folgende die Hälfte der vorstehenden Sätze entrichtet;				
	für jede sonstige Abänderung	2	—	3	—
	Zu 23. Für Aufnahme des vorangehenden Heuervertrages wird keine besondere Gebühr entrichtet.				
30	Schiffssachen:				
	a. Ausstellung eines interimistischen Schiffscertifikats	4	—	8	—
	(Sonstige Certifikate in Schiffssachen nach Pos. Nr. 2.)				
	b. Expedition eines Schiffes:				
	für jede Tonne (à 2000 Pfd.) . . .	—	1/4	—	1/2
	doch nicht unter	—	5	—	10
	Anm. Die Gebühr wird entrichtet für: Attestirung der Schiffsmeldung und Abmeldung, Aufbewahrung und Bescheinigung der Schiffspapiere, Ertheilung von Auskunft an Schiffer und Mannschaft, sowie sonstige Dienstleistungen im Interesse derselben, für welche keine besonderen Gebühren angesetzt sind.				
	Schiffe, welche in demselben Kalenderjahre denselben Hafen wieder besuchen, zahlen bei der zweiten und jeder folgenden Fahrt die Hälfte des tarifmäßigen Satzes, doch nicht unter 5 resp. 10 Sgr. und in demselben Kalenderjahre nicht mehr als das Vierfache des tarifmäßigen Satzes.				
	Schiffe, welche in den Hafen zum Zweck der Löschung einlaufen, jedoch wegen erhaltener anderweitiger Bestimmung ohne vorgenommene Löschung wieder absegeln, oder welche wegen Sturm, Haverei, Kriegsgefahr 2c. in den Hafen als Nothhafen einlaufen, zahlen die Hälfte des tarifmäßigen Satzes, doch nicht unter 5 resp. 10 Sgr.				

Nr.	Bezeichnung des Amtsgeschäfts.	Gebühren der Konsulate in Europa excl. der Türkei nebst Vasallenstaaten. Thlr.	Sgr.	außerhalb Europa sowie in der Türkei nebst Vasallenstaaten. Thlr.	Sgr.
	In den Fällen, wo nach § 31 der Dienstinstruktion vom 6. Juni 1871 eine Meldung nicht nöthig ist, sowie von Schiffen, welche in den Hafen nur mit Ballast einkommen und mit Ballast wieder von dort ausgehen, sind Gebühren nur insoweit zu entrichten, als die Amtsthätigkeit des Konsuls besonders in Anspruch genommen wird.				
	c. Feststellung der Nothwendigkeit eines Schiffsverkaufs	4	—	8	—
33	Verklarung: Aufnahme einer Verklarung . .	3	—	5	—
	Dauert das Geschäft länger als eine Stunde, für jede weitere auch nur angefangene Stunde	1	—	2	—

Anlage 8.

Besondere Geburts- und Sterberegister für größere Passagierschiffe.

(Handbuch für die Deutsche Handelsmarine, 1883, S. 18 bis 21.)

I. Geburtsregister.

Schiff .... Heimathshafen ....

Nebeneinanderstehende Tabellenköpfe.

Laufende Nr.	Ort (der Geburt nach bürgerlicher Zeit)	Datum (der Geburt nach bürgerlicher Zeit)	Stunde (der Geburt nach bürgerlicher Zeit)	Geschlecht (des Kindes)	Vornamen (des Kindes)	Vor- und Familiennamen (der Eltern des Kindes)	Religion (der Eltern des Kindes)	Stand oder Gewerbe (der Eltern des Kindes)	Wohnort (der Eltern des Kindes)	Personen, welche die Geburt angezeigt haben oder aus eigener Wissenschaft bezeugen können

Schiffer .... Reise ....

Wie die Persönlichkeit der Betheiligten festgestellt ist	Eigenhändige Unterschrift des Schiffers (Steuermanns) und der von ihm zugezogenen beiden Personen	Bemerkungen

II. Sterberegister.

Schiff .... Heimathshafen ....

Nebeneinanderstehende Tabellenköpfe.

Laufende Nr.	Ort (des Todes nach bürgerlicher Zeit)	Datum (des Todes nach bürgerlicher Zeit)	Stunde (des Todes nach bürgerlicher Zeit)	Vor- und Familiennamen (des Verstorbenen)	Religion (des Verstorbenen)	Alter (des Verstorbenen)	Stand oder Gewerbe (des Verstorbenen)	Wohnort (des Verstorbenen)	Geburtsort (des Verstorbenen)	Muthmaßliche Todesursache (des Verstorbenen)

Schiffer .... Reise ....

Vor- und Familiennamen des Ehegatten des Verstorbenen oder Vermerk, daß der Verstorbene ledig gewesen	Vor- und Familiennamen (der Eltern des Verstorbenen)	Stand oder Gewerbe (der Eltern des Verstorbenen)	Wohnort (der Eltern des Verstorbenen)	Personen, welche den Tod angezeigt haben oder ihn aus eigener Wissenschaft bezeugen können	Angabe, wie die Persönlichkeit der Betheiligten festgestellt ist	Eigenhändige Unterschrift des Schiffers (Steuermanns) und der von ihm zugezogenen Personen

Anlage T.

Verzeichniß der Nebenstellen der Seewarte.

1. Hauptagenturen.

Neufahrwasser, Swinemünde, Bremerhaven.

2. Agenturen II. Klasse.

Memel, Pillau, Barth, Wustrow i. M., Rostock, Lübeck, Flensburg, Hamburg, Brake, Elsfleth, Emden.

3. Beobachtungs-Stationen.

a. Normal-Stationen.

Memel, Wustrow i. M., Kiel (Direktion der Königl. Sternwarte), Keitum auf Sylt, Wilhelmshaven (Kaiserl. Observatorium), Borkum; außerdem die Centralstelle in Hamburg und die Hauptagenturen in Neufahrwasser und Swinemünde.

b. Ergänzende Stationen.

Rügenwaldermünde, Cuxhaven.

4. Signalstellen.

a. Signalstellen I. Klasse.

Memel, Brüsterort, Pillau, Neufahrwasser, Rixhöft, Stolpmünde, Rügenwaldermünde, Kolbergermünde, Swinemünde, Stralsund, Arcona, Darsserort, Warnemünde, Travemünde, Marienleuchte, Friedrichsort, Schleimünde, Aarösund, Glückstadt, Altona, Hamburg, Cuxhaven, Neuwerk, Bremerhaven, Geestemünde, Weserleuchtthurm, Wilhelmshaven, Schillighörn, Wangeroog, Norderney, Insel Borkum, Nesserland—Emden.

b. Signalstellen II. Klasse.

Hela, Leba, Ahlbeck, Thiessow, Wittower—Posthaus, Wismar, Flensburg, Keitum a. Sylt, Tönning, Brunshausen, Brake a. d. Weser, Karolinensiel.

Anlage V.

Die Strandbehörden.

(Handbuch für die Deutsche Handelsmarine, 1883, S. 41 bis 65.)

	Bezeichnung und Sitz der Strandämter.	Amtsbezirk.	Bezeichnung und Sitz der Strandvogteien.
	A. In Preußen.		
	I. In der Provinz Ostpreußen.		
	In den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen.		
	Aufsichtsbehörde: der Regierungs-Präsident zu Königsberg.		
1	Memel I.	Küste von der Grenze gegen Rußland südlich bis zum Dorfe Schmelz einschließlich, sowie Küste der Kurischen Nehrung seewärts bis zum Dorfe Eisseln und haffwärts bis zum Dorfe Schmiedehnen, beide ausgeschlossen.	Nimmersatt, Memel, Schwarzort, Nidden, Rossitten, Sarkau, Cranz.
2	Memel II.	Festlandküste des Kurischen Haffs vom Dorfe Schmelz (dieses ausgeschlossen) bis zum Dorfe Schmiedehnen einschließlich.	Drawöhnen, Kinten, Rockeln, Inse, Agilla, Labagienen, Steinort.
3	Pillau.	Seeküste des Kreises Fischhausen und Haffküste der Kreise Fischhausen, Königsberg, Heiligenbeil, Braunsberg.	Neukuhren, Warnicken, Brüsterort, Palmnicken, Littausdorf, Pillau, Großbruch, Fischhausen, Holstein, Brandenburg, Balga, Frauenburg.
	II. In der Provinz Westpreußen.		
	Im Regierungsbezirk Danzig.		
	Aufsichtsbehörde: der Regierungs-Präsident zu Danzig.		
4	Steegen.	See- und Haffküste von der Grenze der Regierungsbezirke Königsberg und Danzig bei Narmeln, erstere bis zur neuen Weichselmündung, letztere bis Bodenwinkel.	Neukrug, Pröbbernau, Stutthof, Neufähr.

	Bezeichnung und Sitz der Strandämter.	Amtsbezirk.	Bezeichnung und Sitz der Strandvogteien.
5	Neufahrwasser.	Seeküste von der neuen Weichselmündung bei Neufähr bis zur Grenze der Kreise Danzig und Neustadt i. Westpr.	Weichselmünde, Neufahrwasser.
6	Putzig.	Seeküste des Kreises Neustadt i. Westpr.	Zoppot, Rewa, Putzig, Hela, Putziger Heisterneft, Ceynowa, Großendorf, Karwen, Karwenbruch.
7	Tolkemit.	Küste des Frischen Haffs von der Grenze der Regierungsbezirke Königsberg und Danzig bei Louisenthal bis zur Frischen Nehrung.	Tolkemit, Elbing, Jungfer, Stobbendorf.

III. In der Provinz Pommern.

1. Im Regierungsbezirk Köslin.

Aufsichtsbehörde: der Regierungs-Präsident zu Köslin.

8	Stolpmünde.	Seeküste des Hauptzollamts in Stolpmünde (von der Grenze der Regierungsbezirke Danzig und Köslin bis zum Ausfluß der Patene).	Bebbrow, Leba, Rowe, Stolpmünde.
9	Rügenwalde.	Seeküste des Hauptzollamts in Rügenwalde (vom Ausfluß der Patene bis zum Kösliner Deep).	Rügenwaldermünde, Wusseken.
10	Kolbergermünde.	Seeküste des Hauptzollamts in Kolbergermünde (vom Kösliner Deep bis zur Grenze des Stettiner Regierungsbezirks).	Funkenhagen, Kolbergermünde.

	Bezeichnung und Sitz der Strandämter.	Amtsbezirk.	Bezeichnung und Sitz der Strandvogteien.
	2. Im Regierungsbezirk Stettin.		
	Aufsichtsbehörde: der Regierungs-Präsident zu Stettin.		
11	Kammin.	Seeküste der Kreise Greifenberg und Kammin, sowie der Insel Wollin von der Dievenow bis zur Westgrenze von Swantuß, sowie die Dievenowküste des Kreises Kammin.	Deep, Klein-Horst, West-Dievenow, bezw. an der Dievenowküste die Amtsbezirke der städtischen Polizeiverwaltungen und der Amtsvorsteher.
12	Swinemünde.	Seeküste des Usedom-Wolliner Kreises von der Westgrenze von Swantuß bis Peenemünde, sowie die Binnenküsten desselben Kreises an der Dievenow, Swine, Peene, dem Achterwasser, dem großen und kleinen Haff und Papenwasser.	Neuendorf, Misdroy, Swinemünde, Ahlbeck, Koserow, Zinnowitz, bezw. an den Binnenküsten die Amtsbezirke der städtischen Polizeiverwaltungen und der Amtsvorsteher.
13	Ueckermünde.	Haffküsten des Kreises Ueckermünde.	Die Amtsbezirke der städtischen Polizeiverwaltungen und der Amtsvorsteher.
14	Anklam.	Haffküste des Kreises Anklam.	Ebenso.
	3. Im Regierungsbezirk Stralsund.		
	Aufsichtsbehörde: der Regierungs-Präsident zu Stralsund.		
15	Mönchgut.	Küsten der Inseln Greifswalder Oie und Ruden, die Festlandküste von der Mündung der Peene bis zur Insel Koos und die Küste der Insel Rügen von Palmerort über Thiessow bis Granitzer Ort.	Greifswalder Oie, Ruden, Lubmin, Neuenkamp, Thiessow, Sellin.
16	Jasmund.	Küste der Insel Rügen von Granitzer Ort bis Glowe.	Binz, Crampas, Lohme.
17	Wittow.	Küste der Insel Rügen von Glowe über Arcona bis Wittower Posthaus.	Breege, Wieck.

	Bezeichnung und Sitz der Strandämter.	Amtsbezirk.	Bezeichnung und Sitz der Strandvogteien.
18	Hiddensoe.	Küste der Insel Hiddensoe.	Kloster, Plogshagen.
19	Zingst.	Küste der Insel Zingst und des Dars von Pramort über Darsser Ort bis zur Landesgrenze gegen Mecklenburg-Schwerin bei Ahrenshoop.	Zingst, Prerow.

IV. In der Provinz Schleswig-Holstein.

Aufsichtsbehörde: Bezirks-Regierung zu Schleswig.

20	Cismar.	Festlandküste des Kreises Oldenburg.	Sierksdorf, Neustadt, Brodau, Grömitz, Dahme, Rosenfeld, Kraksdorf, Großenbrode, Heiligenhafen, Johannisthal, Weißenhaus.
21	Fehmarn.	Küste der Insel Fehmarn.	Fehmarnsund, Burgstaaken, Puttgaarden, Westermarkelsdorf.
22	Futterkamp.	Küste des Gutes Futterkamp.	Sehlendorf.
23	Neudorf.	Küste des Gutes Neudorf.	Hohwacht.
24	Waterneversdorf.	Küste des Gutes Waterneversdorf.	Behrensdorf.
25	Hessenstein.	Küste der Herrschaft Hessenstein.	Todendorf.
26	Schönberg.	Küste des obrigkeitlichen Bezirks des Klosters Preetz.	Schönberg, Wisch, Stein, Laboe.
27	Kiel.	Küste des inneren Theiles der Kieler Föhrde von der Plöner Kreisgrenze bei der Dänenkathe bis zum Leuchtthurm bei Friedrichsort.	Kiel.
28	Eckernförde.	Küste des Kreises Eckernförde vom Leuchtthurm bei Friedrichsort bis einschließlich des Gutsbezirks Grünholz.	Strande, Hohenhain, Noer, Altenhof, Eckernförde, Sophienruh, Waabs, Riebye.

	Bezeichnung und Sitz der Strandämter.	Amtsbezirk.	Bezeichnung und Sitz der Strandvogteien.
29	Kappeln.	Küste von der nördlichen Grenze des Strandamts Eckernförde nördlich bis einschließlich des Gutes Oestergaarde im Kreise Flensburg.	Olpenitz, Ellenberg, Schleimünde, Kappeln, Buckhagen, Oehe, Düttebüll, Falshöft, Gelting, Steinberghaff.
30	Glücksburg.	Hardesvogteidistrikt Glücksburg.	Habernis, Langballigholz, Glückburg, Twedterholz.
31	Flensburg (Stadtbezirk).	Küste des Stadtbezirks Flensburg.	Flensburg.
32	Flensburg (Landbezirk).	Küste der Hardesvogtei Flensburg von der Flensburger Stadtgrenze einschließlich der Ochseninseln bis zur Apenrader Kreisgrenze.	Süderhaff.
33	Augustenburg.	Küste des Sonderburger Stadtbezirks auf der Insel Alsen und der Hardesvogtei Augustenburg.	Augustenburg, Kjaer, Sonderburg, Höruphaff, Kekenis, Lysabbel, Mummark, Atzerballigholz.
34	Norburg.	Küste der Hardesvogtei Norburg.	Hellwitt, Pöhl, Holm, Mels, Brandsbüll, Stolbro.
35	Broacker.	Küste der Hardesvogtei Broacker, der Grafschaft Reventlow-Sandberg und des Sonderburger Stadtgebiets am Festlande.	Rübelnoor, Brunsnis, Schelde, Wenningbund, Sandberg, Blans.
36	Gravenstein.	Küste der Hardesvogtei Gravenstein und des Gutsbezirks Schobüllgaard.	Rinkenis, Atzbüll, Warnitz, Hostrupholz.
37	Apenrade.	Küste der Hardesvogtei Apenrade und des Stadtbezirks Apenrade.	Apenrade, Scherriff, Elsholm, Barsmark, Insel Barsoe, Gjenner.
38	Hadersleben I.	Küste der Hardesvogtei Hadersleben I.	Djernis, Halk, Insel Aaroe, Aaroesund, Orby.
39	Hadersleben II.	Küste der Hardesvogtei Hadersleben II.	Fjelstrup.
40	Toftlund.	Küste der Hardesvogtei Toftlund.	Hvidding, Reisby, Astrup.

	Bezeichnung und Sitz der Strandämter.	Amtsbezirk.	Bezeichnung und Sitz der Strandvogteien.
41	Tondern.	Küste der Hardesvogtei Wiesby einschließlich der Insel Romoe, des Fleckenbezirks Hoyer und des Neuen Friedrichen-Koogs.	Jnvre, Kongsmark, Kirkeby, Ballum, Emmerleff, Neuer Friedrichen-Koog.
42	Niebüll.	Küste der Hardesvogtei Niebüll, des Marien-Koogs, des Dagebüller-Koogs und des Juliane-Marien-Koogs.	Südwesthörn, Dagebüll, Fahretoft.
43	Sylt.	Küste der Insel Sylt.	List, Norddörfer, Westerland, Rantum, Keitum, Archsum, Morsum.
44	Föhr.	Küste der Inseln Föhr und Amrum.	Boldixum, Devenum, Dunsum, Hedehusum, Göting, Norddorf, Nebel, Süddorf.
45	Bredstedt.	Küste der Hardesvogtei Bredstedt, der Reußen-Kooge und der Hamburger Hallig.	Ockholm, Reußen-Kooge.
46	Husum.	Küste der Hardesvogtei Husum und des Stadtbezirks Husum.	Hattstedter-Marsch, Schobüll, Husum, Simonsberg.
47	Pellworm.	Küste der Hardesvogtei Pellworm.	Oland, Gröde, Langeneß, Nordmarsch, Hooge, Norderoog, Süderoog, Pellworm (Nordertheil), Pellworm (Südertheil).
48	Nordstrand.	Küste der Hardesvogtei Nordstrand und des Elisabeth-Sophien-Koogs.	Morsumkoog, Elisabeth-Sophien-Koog, Friedrichs-Koog, Trindermarsch-Koog, Nordstrandisch-Moor.
49	Eiderstedt.	Küste der Hardesvogtei Eiderstedt und des Stadtbezirks Tönning.	Uellvesbüll, Tetenbüll, Osterhever, Westerhever, Tating, Ording, St. Peter, Grothusen-Koog, Vollerwieck, Kating, Tönning.

	Bezeichnung und Sitz der Strandämter.	Amtsbezirk.	Bezeichnung und Sitz der Strandvogteien.
50	Lunden.	Küste der Kirchspielvogtei Lunden.	Lunden.
51	Wesselburen.	Küste der Kirchspielvogtei Wesselburen, des Hedwigen-Koogs und des Friedrichsgabe-Koogs.	Wesselburen, Hedwigen-Koog, Büsum, Friedrichsgabe-Koog.
52	Meldorf.	Küste der Kirchspielvogtei Meldorf II.	Christians-Koog, Barlt.
53	Marne.	Küste der Kirchspielvogtei Marne.	Frederik VII.-Koog, Wilhelms-Koog, Neufeld, Brunsbüttel.
54	Margarethen.	Küste der Kirchspielvogtei St. Margarethen.	St. Margarethen, Wewelsfleth.
55	Krempe.	Küste der Kirchspielvogtei Krempe, des Stadtbezirks Glückstadt, der Engelbrechtschen Wildniß und der Güter Groß- und Klein-Kollmar und Neuendorf.	Ivenfleth, Glückstadt, Kollmar.
56	Elmshorn.	Küste der gutsobrigkeitlichen Bezirke Seestermühe und Haseldorf, sowie der Kirchspielvogtei Elmshorn mit der Insel Pagensand.	Seestermühe, Haselau.
57	Blankenese.	Küste des Fleckenbezirks Wedel und der Kirchspielvogtei Blankenese.	Hetlingen, Blankenese.
58	Altona.	Küste der Stadtbezirke Altona und Ottensen.	Altona.

V. In der Provinz Hannover.

1. Im Landdrosteibezirk Lüneburg.

Aufsichtsbehörde: Landdrostei zu Lüneburg.

59	Harburg.	Elbküste des Amtsbezirks Harburg.	Harburg, Lauenbruch, Altenwerder.

	Bezeichnung und Sitz der Strandämter.	Amtsbezirk.	Bezeichnung und Sitz der Strandvogteien.
	2. Im Landdrosteibezirk Stade. Aufsichtsbehörde: Landdrostei zu Stade.		
60	Jork.	Elbküste des Amtsbezirks Jork.	III. Meile Altenlandes, II. Meile Altenlandes, I. Meile Altenlandes.
61	Himmelpforten.	Elbküste des Amtsbezirks Himmelpforten und die Schwinge-Mündung.	Brunshausen.
62	Freiburg.	Elbküste des Amtsbezirks Freiburg.	Assel-Bützfleth, Krautsand, Freiburg, Krummendeich, Balje.
63	Neuhaus a. d. O.	Elbküste des Amtsbezirks Neuhaus a. d. O. und die Oste-Mündung.	Neuhaus a. d. O.
64	Otterndorf.	Elbküste des Amtsbezirks Otterndorf.	Osterende-Otterndorf, Westerende-Otterndorf.
65	Dorum.	Weserküste des Amtsbezirks Dorum.	Dorum, Wremen, Weddewarden.
66	Lehe.	Weserküste des Amtsbezirks Lehe.	Untere und obere Strandvogtei.
67	Hagen.	Weserküste des Amtsbezirks Hagen.	Untere und obere Strandvogtei.
68	Blumenthal.	Weserküste des Amtsbezirks Blumenthal.	Blumenthal.
	3. In den Landdrosteibezirken Aurich und Osnabrück. Aufsichtsbehörde: Landdrostei zu Aurich.		
69	Wilhelmshaven.	Küste des Jadegebiets.	Oestliches Jadegebiet zu Eckwarderhörne, Wilhelmshaven.
70	Wittmund.	Küste des Amts Wittmund ausschließlich des Jadegebiets.	Karolinensiel.
71	Esens.	Küste des Amts Esens einschließlich der Inseln Spiekeroog und Langeoog.	Neu-Harrlinger Siel, Spiekeroog, Langeoog.

	Bezeichnung und Sitz der Strandämter.	Amtsbezirk.	Bezeichnung und Sitz der Strandvogteien.
72	Norden (Landbezirk).	Küste des Amts Norden einschließlich der Inseln Baltrum, Norderney und Juist.	Dornumergrode, Westermarsch, Baltrum, Norderney, Juist.
73	Norden (Stadtbezirk).	Küste des Stadtbezirks Norden.	Norden (Stadtbezirk).
74	Emden (Landbezirk).	Küste des Amts Emden einschließlich der Insel Borkum.	Emden, Borkum.
75	Emden (Stadtbezirk).	Küste des Stadtbezirks Emden.	Emden (Stadtbezirk).
76	Leer (Landbezirk).	Küste des Amts Leer.	Leer (Landbezirk).
77	Leer (Stadtbezirk).	Küste des Stadtbezirks Leer.	Leer (Stadtbezirk).
78	Papenburg.	Küste des Stadtbezirks Papenburg.	Papenburg.
79	Weener.	Küste des Amts Weener.	Weener, Pogum.

B. In Mecklenburg-Schwerin.

Aufsichtsbehörde: Großherzogliches Ministerium des Innern zu Schwerin.

80	Großherzogliches Domanialamt zu Ribnitz.	Von der preußischen Grenze bei Ahrenshoop bis zur Grenze des Rostocker Stadtgebiets bei Graal.	Wustrow, Dierhagen.
81	Gewett zu Rostock.	Von der Grenze des Rostocker Stadtgebiets bei Graal bis zur Grenze desselben bei Diedrichshagen.	Warnemünde.
82	Großherzogliches Domanialamt zu Doberan.	Von der Grenze des Rostocker Stadtgebiets bei Diedrichshagen bis zur östlichen Grenze des ritterschaftlichen Gutes Kägsdorf.	Börgerende.
83	Großherzogliches Domanialamt zu Neubuckow.	Von der östlichen Grenze des ritterschaftlichen Gutes Kägsdorf bis zur östlichen Grenze des Amts Redentin bei Boiensdorf.	Alt-Gaarz.

	Bezeichnung und Sitz der Strandämter.	Amtsbezirk.	Bezeichnung und Sitz der Strandvogteien.
84	Großherzogliches Domanialamt zu Wismar.	Von der östlichen Grenze des Amts Redentin bei Boiensdorf bis zur westlichen Grenze der Feldmark Beckerwitz einschließlich der Insel Poel, jedoch mit Ausschluß des Wismarischen Stadtgebiets.	Boiensdorf, Poel, Beckerwitz.
85	Polizeiamt zu Wismar.	Das Wismarische Stadtgebiet.	Wismar.
86	Großherzogliches Domanialamt zu Grevismühlen.	Von der westlichen Grenze der Feldmark Beckerwitz bis zur Grenze des Gebiets der freien und Hansestadt Lübeck.	Tarnewitz, Warnckenhagen.

C. In Oldenburg.

I. Im Herzogthum Oldenburg.

Aufsichtsbehörde: Großherzogliches Staatsministerium, Departement des Innern, zu Oldenburg.

87	Jever.	Küste des Bezirks des Großherzoglichen Amts Jever.	Neu-Friederikengroden, Minser-Nordergroden, Horumersiel, Bauens, Neuender-Neuengroden, Sander-Salzengroden, Wangeroog.
88	Varel.	Küste des Bezirks des Großherzoglichen Amts und der Stadt Varel.	Ellenserdammersiel, Vareler-hafen.
89	Butjadingen.	Küste des Bezirks des Großherzoglichen Amts Butjadingen.	Stollhammerahndeich, Sinswürden, Fedderwardersiel, Burhaversiel, Einswarderdeich.
90	Landwührden.	Küste des Bezirks der Gemeinde Dedesdorf.	Dedesdorf.

	Bezeichnung und Sitz der Strandämter.	Amtsbezirk.	Bezeichnung und Sitz der Strandvogteien.
	II. Im Fürstenthum Lübeck.		
	Aufsichtsbehörde: Großherzogliche Regierung zu Eutin.		
91	Eutin.	Küste des Fürstenthums Lübeck.	Haffkrug, Scharbeutz.
	D. In Lübeck.		
	Aufsichtsbehörde: Stadt- und Landamt zu Lübeck.		
92	Travemünde.	Ostseestrand auf lübeckischem Gebiete von der mecklenburgischen bis zur oldenburgischen Grenze.	Travemünde.
	E. In Bremen.		
	Aufsichtsbehörde: Senat der freien Hansestadt Bremen.		
93	Bremen.	Bezirk der Stadt Bremen und des Landgebiets.	Bremen.
94	Vegesack.	Bezirk des Amts Vegesack.	Vegesack.
95	Bremerhaven.	Bezirk des Amts Bremerhaven.	Bremerhaven.
	F. In Hamburg.		
	Aufsichtsbehörde: Deputation für Handel und Schifffahrt zu Hamburg.		
96	Hamburg.	Das hamburgische Gebiet von der Insel Finkenwärder, einschließlich des hamburgischen Theils der Insel Finkenwärder, bis zu der über die Norderelbe führenden Eisenbahnbrücke.	Finkenwärder, Hamburg.
97	Ritzebüttel.	Küste des Bezirks des Amts Ritzebüttel und der Insel Neuwerk.	Neuwerk, Duhnen, Cuxhaven.

Register.

E.

F.

G.

H.

J.

K.

L.

M.

N.

O.

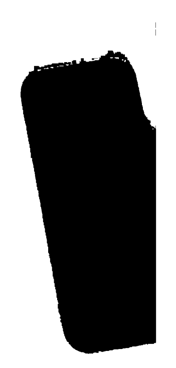
P.

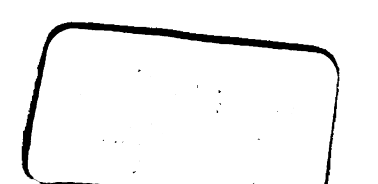
Q.

R.

S.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler u. Sohn,
Berlin, Kochstraße 69. 70.






UVa Law Library
3 5007 00420701 9

